Das Stadtbild von Heilbronn

Eine siedlungsgeographische Untersuchung

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer Hohen Philosophischen Fakultät

der Universität zu Tübingen

vorgelegt von

Paul Schöck

Studienrat in Ludwigsburg

1927

J. Fink Hofbuchdruckerei / Stuttgart

Gedruckt mit Genehmigung der philosophischen Fakultät der Universität Tübingen.

Referent: Professor Dr. C. Uhlig.

17. Februar 1927.

Vorwort.

Die Anregung zu vorliegender Arbeit wurde mir im Geographischen Seminar der Technischen Hochschule Stuttgart durch Herrn Professor Dr. Wunderlich. Er stand mir auch bei der Ausarbeitung mit Rat und Tat zur Seite. Es ist mir daher Bedürfnis und zugleich angenehme Pflicht, ihm auch an dieser Stelle herzlichsten Dank zu sagen.

Des weiteren danke ich allen denen, die meine Studien in entgegenkommender Weise unterstützt haben, wie Herrn Dr. Baldauf von der Handelskammer Heilbronn, Herrn Dr. M. von Rauch, Archivar der Stadt Heilbronn, den städtischen Ämtern, vor allem dem Vermessungs- und dem Tiefbauamt Heilbronn, dem Polizeiamt, der Handwerkerkammer Heilbronn sowie den Obermeistern der Handwerkerinnungen in Heilbronn. Ferner bin ich zu Dank verpflichtet der Oberpostdirektion und der Reichsbahndirektion Stuttgart, Herrn Oberregierungsrat Dr. Trüdinger vom Statistischen Landesamt Stuttgart, sowie dem Vorstand des historischen Vereins Ludwigsburg und dessen Sammlungen, Herrn Professor Belschner in Ludwigsburg.

Nicht zuletzt fühle ich mich zu Dank verpflichtet Herrn Professor Dr. Uhlig, der diese Arbeit als Dissertation, zur Erlangung der Doktorwürde der philosophischen Fakultät der Universität Tübingen, annahm[1].

P. Schöck.

---

[1] Die Arbeit erscheint gleichzeitig als Heft 10 in der Schriftenreihe „Stuttgarter Geographische Studien", Veröffentlichungen des Geographischen Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart, herausgegeben und redigiert von Prof. Dr. E. Wunderlich.

A. Einleitung.

In Gestalt eines Dreiecks, dessen Spitze nahe am Rhein zwischen Schaffhausen und Basel liegt, breitet sich zwischen Schwarzwald und Schwäbisch-Fränkischem Jura ein reich gegliedertes Hügelland aus. Dort, wo die beiden genannten Gebirgszüge fast zusammenstoßen, nimmt die Hauptwasserader des Schwabenlandes ihren Ursprung: der Neckar. Zahlreiche Nebentäler führen ihm die Wasser des Schwarzwaldes und des Jura zu. In diesen Tälern liegen, in wahren Obsthainen versteckt, zahlreiche Dörfchen eingebettet; Rebenpflanzungen bekleiden die südgerichteten Hänge der Berge, und im Haupttal selbst mit seinen Städten herrscht reges Leben und Treiben.

Tief hat der Neckar vielfach sein Bett in den Muschelkalk eingenagt, an manchen Stellen aber breite Talbuchten aus dem weicheren Gestein des Keupers ausgewaschen. Aus der ausgedehnten Talweitung bei Cannstatt tritt der Fluß in nördlicher Richtung heraus, um nochmals den Muschelkalk zu durchbrechen in so engem Tal, daß kaum für eine Straße Raum bleibt. Erst unterhalb Lauffen erweitert er wiederum sein Tal, das sodann bei Wimpfen, also schon jenseits der württembergischen Grenze, wieder enger wird und gewissermaßen den letzten Durchbruch zum Rhein vorbereitet. In jener beckenartigen Erweiterung nun, gerade dort, wo die Keuperberge zu beiden Seiten des Neckars, die Löwensteiner Berge im Osten, Strom- und Heuchelberg im Westen, sich zum letzten Mal übers Tal hinüber grüßen, liegt die „gute" Stadt Heilbronn.

In geringer Entfernung von der Stadt erhebt sich (vgl. Karte I[1]) als äußerster Sporn der Löwensteiner Berge der Wartberg zu einer Höhe von 309 Meter über NN. Von hier aus bietet sich für den Fremden der umfassendste Blick auf die Lage und die nähere Umgebung Heilbronns.

Im Südwesten von Heilbronn, bei Horkheim, sieht man das Tal des Neckars sich weiten. Die waldgekrönten Höhen der Löwensteiner Berge treten zurück, ziehen sich in halbkreisförmigem Bogen im Osten um die Stadt und kommen ihr am äußersten Ende schließlich so nahe, daß der Fuß des Wartbergs nur noch etwa 1 km vom Neckar entfernt ist. Nischenförmig greifen einzelne Talbuchten in die Berge hinein und bringen reiche Abwechslung in die rebenbekränzten Berghänge. Jenseits der kilometerbreiten fruchtbaren Talaue aber, auf der linken (westlichen) Seite des Flusses steigt das Gelände langsam wie ein großer Gleithang sanft hinauf zu den Höhen des Heuchelbergs (vgl. Abb. 1). Die Ausläufer dieses Hügel-

[1] Die Karten (als „K." bezeichnet) befinden sich ebenso wie die Bilder am Schluß des Bandes.

zuges treten bis auf etwa 3 km an den Neckar heran, der sein Tal bis auf etwa 150 m eingeschnitten hat. Nach Norden schließlich öffnet sich das Tal in weiter Pforte. Mit dieser Ortslage in dem geweiteten Neckartal, die für Heilbronn typisch ist, unterscheidet sich die Stadt deutlich von Alt-Stuttgart, das, in engem Kessel eingezwängt, seine Erweiterungen auf den Höhen suchen mußte, mit denen es nur schwer bebaubares Gelände an den Hängen hinauf verbindet. Mit solch wenig günstigen Verhältnissen hat Heilbronn nicht zu kämpfen. Aber auch in der Verkehrslage ist Heilbronn ursprünglich im Vorteil gegenüber Alt-Stuttgart. Dieses liegt, wie Wever (102, S. 74[1]) richtig hervorhebt, abseits der mittelalterlichen Handelsstraßen und ist erst später künstlich in den Verkehr einbezogen worden. Heilbronn dagegen liegt am Kreuzungspunkt wichtiger Handelsstraßen von Norden nach Süden und von Osten nach Westen (134, II, S. 12), von deren Einwirkung auf das Stadtbild im einzelnen noch die Rede sein wird. Wenn Stuttgart in dieser Hinsicht Heilbronn späterhin überflügelt hat, so ist der Grund vor allem in dessen Erhebung zur Landeshauptstadt zu suchen, in der der Verkehr sich als dem politischen und kulturellen Mittelpunkt des Landes zusammenzog. Erst in neuerer Zeit, mit dem Bau von Eisenbahnen, wirkt sich auch die Gunst der Verkehrslage Heilbronns zu dessen Vorteil wieder stärker aus und hat Einfluß gewonnen auf die gesamte Betätigung der Bevölkerung und damit auch auf die Gestaltung des Stadtbildes. —

Eingehende Untersuchungen über die Entstehung dieser Landschaft sind zum Teil schon früh von geologischer Seite vorgenommen worden, so von Fraas (31), zum Teil von Koken (54 und 55) und neuerdings von Heubach (142) sowie von Pfeiffer (144). Aus diesen geht hervor, daß die heutige Oberflächenform nicht allein als Ergebnis der erodierenden Tätigkeit des Neckars gedacht werden kann. Vielmehr müssen erhebliche tektonische Bewegungen an der Gestaltung des jetzigen Oberflächenbildes mitgewirkt haben. Nach der geologischen Anschauung bildet das gesamte Gebiet im weiteren Umkreis um Heilbronn eine ausgesprochene Mulde, indem die verschiedenen geologischen Horizonte im großen ganzen gegen Heilbronn zu einfallen. Wenn nun auch die geologischen Untersuchungen die Vorgänge, die sich hier abgespielt haben mögen, im ganzen verständlich machen, so bleiben doch im einzelnen noch manche Fragen ungelöst. Es ist aber nicht unsere Aufgabe, im Rahmen der vorliegenden Arbeit diese Probleme weiter zu verfolgen und die Wahrscheinlichkeit der aufgestellten Theorien nachzuprüfen. Für uns sind alle diese Fragen vielmehr nur von Bedeutung in ihrer Auswirkung auf das heutige Oberflächenbild und auf den Untergrund, auf dem sich Heilbronn entwickelt hat, weil vor allem dadurch die Siedlungs- und Baumöglichkeiten bestimmt wurden.

Dazu ist nun vor allem zu betonen, daß die erwähnten Grundzüge des geologischen Baus für das Verständnis der unmittelbaren Umgebung Heilbronns nicht so bedeutungsvoll sind. Die entscheidenden Oberflächenformen danken ihre Entfaltung in erster Linie der teils abtragenden, teils aufschüttenden Wirkung der subaerilen Erosion (vgl. K. II und III).

Das Gelände, auf dem die Stadt sich ausdehnt, zeigt drei ziemlich deutlich getrennte Teile: die Talaue mit etwa 150 m Höhe, an diese anschließend sodann eine Art schmaler Hochfläche in 160—180 m Höhe und diese überragt vom eigentlichen Bergland, das sich bis über 300 m erhebt, mit waldbewachsenen Hochebenenresten.

---

[1] Die erste Zahl in der Klammer gibt die Nummer des betreffenden Werkes im Literaturverzeichnis im Anhang (S. 81) an.

Den Hauptsiedlungsraum stellt naturgemäß die „Hochfläche“ dar, die von vornherein für die Bebauung durch Lage und Untergrund am vorteilhaftesten erscheinen mußte; aber auch die übrigen Geländeteile boten gewisse Möglichkeiten für die Ansiedlung. Eine gewisse Ähnlichkeit mit Stuttgart besteht in dem Übergang von dem Tal- bzw. Beckenboden zu den Berghängen und vor allem in dem Anbau der Berghänge mit Reben und in der Krönung der Höhen mit reichen Wäldern. Im ganzen hat jedenfalls die Ortslage Heilbronns günstige Vorbedingungen für die Entwicklung der Stadt gewährt, denn die Talaue bot weite Wiesenflächen für die Viehzucht, und auf der „Hochfläche“ waren gute Möglichkeiten für den Ackerbau gegeben.

Für die Ausbildung der Siedlung selbst sind die feineren morphologischen Einzelheiten des Landschaftsbildes noch von ausschlaggebender Bedeutung. Als Hauptsiedlungsfläche kam von Anfang an naturgemäß nur die Hochfläche in Betracht. Zwar ist der Höhenunterschied zwischen Talaue und Hochfläche zunächst nur gering; wenn man z. B. vom Hauptbahnhof über die Neckarbrücke und durch die

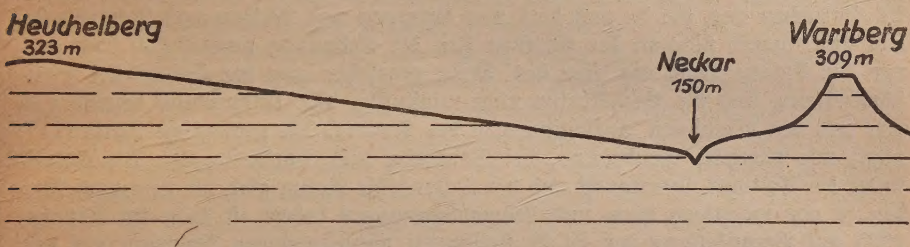


Abb. 1:

Schematisches West-Ost-Profil durch das Neckartal bei Heilbronn.

Altstadt wandert, so merkt man kaum etwas davon. Weiter südlich wird der Höhenunterschied aber deutlicher und macht die Tatsache verständlich, daß die alte Siedlung den feuchten Talgrund gemieden hat. Zudem bot die Hochfläche am rechten Ufer des Neckars trotz ihrer Schmalheit viele Vorzüge: sie liegt vor allem in der Nähe des Flusses noch ziemlich eben; erst in größerer Entfernung steigt sie dann zu den Höhen der Löwensteiner Berge an; auch von Süden nach Norden ist sie nur leicht geneigt. Zwar haben einige Nebenbäche des Neckars, vor allem der Pfühlbach, Talungen in die Fläche eingenagt, aber diese Einschnitte sind eben doch nicht so groß, daß sie störend wirkten. Auch der Baugrund war günstig. Den Untergrund der „Hochfläche“ bilden nämlich Mergel- und Schotterablagerungen. Eine Brunnenbohrung im südlichen Stadtteil, im Hofe der Fabrik Knorr, ergab nach H e u b a c h (142) unter einer dünnen Decke von zum Teil über 5 m Löß rund 17 m Neckarschotter in Form von „Kies und Nagelfluhe“, getrennt durch 3 Lager „verschwemmten Keupermergels“. Als Liegendes der Schotter werden nach H e u b a c h Lettenkohlendolomite angegeben. Diese erkennt man auch auf der geologischen Karte (117); sie ragen zum Teil gerade noch über die Talaue herauf. Aus allem ergibt sich, daß die sog. „Hochfläche“ eine alte Terrasse des Neckars ist, auf welcher dieser seine Schotter, die man gewöhnlich als Decken- bzw. Hochterrassenschotter bezeichnet, abgelagert hat. Die „Hochfläche“ ist also als eine zum Teil lößbedeckte Terrassenfläche des Neckars anzusprechen und soll im folgenden nunmehr

auch so bezeichnet werden. Wahrscheinlich aber handelt es sich bei einzelnen Schichten, die die Terrasse aufbauen, um schuttkegelartige Gebilde, die von dem dem Neckar hier zuströmenden Pfühlbach und anderen Nebenbächen herrühren. Für diese Annahme scheint auch zu sprechen, daß die Fläche nach Norden im einzelnen unregelmäßig geneigt ist, und besonders noch die Tatsache, daß sie vom Neckar her amphitheatralisch gegen die Keuperhänge ansteigt (vgl. K. I, II, III und IV).

Für die Besiedlung war dieser Baugrund jedenfalls recht günstig, umsomehr als die Löß- und Lehmschichten, die den Boden der Terrassenfläche bedecken, einen verhältnismäßig guten Baugrund bieten. Sie sind gut auszuheben und geben eine ziemlich feste Unterlage ab im Unterschied von dem vielfach sumpfigen Schlammboden etwa des Stuttgarter Tales. Auf die Bedeutung des sehr fruchtbaren Lößbodens für den Ackerbau und damit für die Ernährung der Stadt ist schon oben kurz hingewiesen worden.

Weniger günstig für die Besiedlung war auf jeden Fall die Talaue. Sie war zweifellos früher von Auwäldern bedeckt und immer stark der Gefahr der Überschwemmung ausgesetzt. Heute dehnen sich nach der Rodung der Wälder weite Wiesenflächen aus, die da und dort von Gruppen von Weiden und Pappeln belebt sind, soweit nicht in der jüngsten Zeit die Bebauung nachträglich doch auch von der Talaue Besitz ergriffen hat. Denn abgesehen von der Gefahr der Überschwemmung sind die Verhältnisse nicht ungünstig. Der Untergrund besteht auch hier aus den diluvialen Aufschüttungen des Neckars. Die geologische Karte (117) zeigt, wie oberhalb Heilbronns, bei Sontheim und Horkheim, der Muschelkalk unter der Talsohle untertaucht und der Lettenkohle Raum gibt, die nun nach Norden zu von mächtigen Kies- und Lehmablagerungen bedeckt ist. Eine im Sommer 1925 auf Veranlassung der Stadt Heilbronn vorgenommene Bohrung auf dem linken Neckarufer etwa 600 m oberhalb der Brücke (vgl. K. VI) ergab ein 3,8 m mächtiges Lager von Neckar-Aufschüttung und Kies, worauf Letten und sodann zersetzte Lettenkohle folgten[1]. Von außerordentlicher Bedeutung für die Gestaltung der Talaue ist jedenfalls der Neckar. Bei seinem Lauf ist zu beachten, daß sein heutiges Bild nicht ganz das ursprüngliche ist. Sein Gefälle war zweifellos zeitweise ein anderes, da früher oberhalb der Stadt im sog. „Fach" (vgl. K. II) ein Wehr bestand[2], das im 14. Jahrhundert beseitigt wurde; an seiner Stelle wurden dann die Wehre bei den Inseln errichtet (122, I, S. 43). Dadurch erhielt der Neckar natürlich ein geringeres Gefälle auf seinem Lauf entlang der Stadt. Daß das heutige Bett des Neckars aber seit langer Zeit dasselbe ist, dafür spricht die auffallende Erscheinung, daß wie anderwärts, so auch hier gerade an den Anprallstellen des Flusses Siedlungen entstanden sind, nämlich neben Heilbronn noch Sontheim, Neckargartach und Neckarsulm (vgl. K. I). Man sieht daraus, daß die Lage am Fluß von Anfang an bei Heilbronn von Bedeutung gewesen ist, und das hohe Alter der Neckarbrücke weist Heilbronn von vornherein die Stellung einer Brückenstadt zu.

Am wenigsten unmittelbare Bedeutung für die Siedlung hatte das Keuperbergland. Aber dank seinem wenigstens teilweise fruchtbaren Untergrund bot es immerhin manche Anbau- und damit weitere Ernährungsmöglichkeiten für die Bevölkerung der Stadt. Das Bergland ist in der Hauptsache aus den Mergelschichten des unteren Keupers aufgebaut, die infolge ihrer Exposition bei dem milden Klima des unteren Neckargebiets namentlich eine ausgezeichnete Grundlage für den

[1] Nach freundlicher Mitteilung des städtischen Tiefbauamts Heilbronn.
[2] Daher der Gewandname „im Fach" = Wehr.

Weinbau abgeben. Auf den hochflächenartigen Höhen lagert, abgesehen von den kleinen Resten bunter Mergel, in der Hauptsache Schilfsandstein (vgl. K. III und IV). Dieser ist zwar wenig fruchtbar, liefert aber, vollends bei dem rauheren Höhenklima, die besten Vorbedingungen für üppigen Waldwuchs und gewährt zudem gute Bausteine.

In mannigfaltiger Weise hatte also die Natur bei Heilbronn für die Bedürfnisse der Ansiedler gesorgt. Bodenform und Untergrund ermöglichten und begünstigten die Ansiedlung, günstige Anbaumöglichkeiten sicherten der Bevölkerung die Ernährung, eine ausgezeichnete Orts- und Verkehrslage stellten die Weiterentwicklung der Stadt in Aussicht. Dazu kam aber noch ein besonderer Vorzug, durch den die frühe Besiedlung der Talweitung erklärt wird. Dem Boden entquollen hier schon in alter Zeit zahlreiche Quellen, die wahrscheinlich einst schon Opferstätten der heidnischen germanischen Bevölkerung gebildet haben. Sie haben überhaupt wohl den ersten Anlaß zu einer Siedlung gegeben. Daß hier Ansiedlungen bestanden, beweisen die Gräber, die auf dem rechten Neckarufer unmittelbar im Süden der heutigen Altstadt, am Rosenberg, gefunden wurden. Im Norden, im Gebiet der heutigen nördlichen Neustadt, ist außerdem von Schliz (138) eine alte Siedlung nachgewiesen worden, und endlich deutet der Name „Heiligbrunno", unter dem die Stadt schon im 8. Jahrhundert belegt ist, und der bis 1310 die Regel blieb (122, I, S. 5), auf alte für heilig gehaltene Quellen hin. —

In dem eben geschilderten natürlichen Siedlungsraum liegt die heutige Gesamtmarkungsfläche Heilbronns, wie sie sich allmählich zu dem Besitz der Stadt ausgestaltet hat. Die Markung greift heute im Osten über das Bergland hinweg teilweise auf die jenseitigen Berghänge über, während sie im Westen sogar über den Neckar herüberreicht; stellenweise bildet das linke Flußufer die Grenze. Im Norden zieht sie sich bis gegen Neckarsulm hin; im Süden dagegen findet sie früh ihre Grenze an dem Sontheimer Gemeindebezirk. Sie umschließt damit heute insgesamt einen Raum von 3147 ha[1]. Das eigentliche Siedlungsgebiet dagegen, d. h. die tatsächlich besiedelte oder überbaute Fläche beträgt z. Zt. einschließlich Eisenbahngelände und Wasserflächen 650 ha, also rund 20 % der Gesamtmarkungsfläche. Das erscheint reichlich viel im Verhältnis zu anderen Städten, wie z. B. Ulm, wo das überbaute Gebiet nicht ganz 14 % umfaßt, oder Eßlingen, wo sogar nur 11 % der Gesamtmarkung eigentliches Siedlungsgebiet sind; nur Stuttgart hat mit 28 % noch mehr. Von dem besiedelten Raum Heilbronns liegen auf der Terrassenfläche etwa 300 ha = 48 %, auf die Talaue entfallen heute doch schon gegen 190 ha = 30 %, und schließlich kommen auf die Gehänge etwa 30 ha = rund 5 % als neueste Bildungen. Auf die Vorortsbildungen kommen wir später zurück. Der größte Anteil kommt also auch heute noch der Terrassenfläche zu, die ja schon von Anfang an als Hauptsiedlungsraum bezeichnet wurde. Die Altstadt liegt völlig auf dieser, hart am Fluß; auch die östliche Neustadt dehnt sich noch fast ganz eben, jedoch zumeist etwas höher als die Altstadt, auf der Terrassenfläche aus. Dieser Teil der Neustadt ist der Hauptsache nach erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden; selbst 1843 waren nur wenige Häuser außerhalb der alten Stadtmauern vorhanden (134, II, S. 65). Im allgemeinen entfallen nur die jüngeren Teile der Neustadt sowie die Vorstadtbildungen auf die Talaue und die Gehänge.

Auffallend ist der starke Anteil der Talaue an der überbauten Fläche mit

---

[1] Diese und die folgenden Zahlen stammen aus Angaben des städtischen Vermessungsamtes von Heilbronn bzw. der anderen genannten Städte.

30 %. Dies ist ein Zeichen dafür, daß die durch Grundwasser und Überschwemmung bedingte Ungunst der natürlichen Verhältnisse von der modernen Technik überwunden worden ist. Die größeren Schwierigkeiten bereitet gegenwärtig die Hangbesiedlung, deren geringer Anteil, nämlich nur etwa 5 %, davon deutliches Zeugnis ablegt. Selbstverständlich ist die Überbauung der Talaue, mit Ausnahme der Inseln, die schon früher, wenn auch nur mit gewerblichen Anlagen, besiedelt wurden, erst in neuerer Zeit erfolgt; gegen Überschwemmung mußten hier unterhalb und oberhalb der Stadt 1777/79 bzw. 1875/77 Hochwasserschutzdämme errichtet werden, die dann die Besiedlung der Talaue ermöglichten. Trotzdem haben die tiefer gelegenen Stadtteile noch heute manchmal unter Hochwasser zu leiden. Die Nebenflüsse des Neckars werden dann gestaut und verursachen dabei ebenfalls Überschwemmungen. Dies gilt besonders vom Pfühlbach, der dem Neckar von rechts her durch die nördliche Neustadt zufließt. So berichtet die Chronik (122, II, S. 74 ff.) von starkem Hochwasser am 27. Mai 1904, ferner vom 19.—21. April 1906, wo bei einem Pegelstand von 6,57 Meter das Tal in Breite von 800 Meter überschwemmt war; weiter vom Hochwasser am 24. Dezember 1919, wo bei einem Stand des Pegels von 5,5 Meter die Böckinger Wiesen und die Neckargartacher Straße unter Wasser standen. Auch in früheren Zeiten müssen große Überschwemmungen stattgefunden haben, vermutlich sogar in noch größerem Umfang. So wird vom 28. Februar 1844 (122, I, S. 340) von einer Überschwemmung mit einem Wasserstand von mehr als 22 Fuß berichtet, und vom 29. und 30. Oktober 1824 wird eine „schreckliche und verheerende Neckarüberschwemmung“ erwähnt, „die größte, die je verzeichnet wurde“ (122, I, S. 328). Der Wasserstand des oberen Neckars habe nach dem am Wilhelmskanal bei der Schleusenkammer angebrachten Pegel 25½ Fuß betragen, und großer Schaden sei für Stadt und Private entstanden. Heute ist ein Hochwasserschutz eingerichtet, dem über drohendes Hochwasser von den Orten oberhalb Heilbronns Meldung zugeht, und der sodann durch Schließen der Kanäle das Eindringen des Neckarwassers in diese und damit in die Kellergeschosse der Häuser zu verhindern sucht. Wenn trotz der Ungunst der natürlichen Verhältnisse das Talauengebiet besiedelt wurde und eine noch weitere Überbauung erfährt, so sind dafür Gründe maßgebend, die, abgesehen von dem erwähnten Hochwasserschutz, später des Näheren erörtert werden. Hier nur soviel: beim nördlichen Industrieviertel ist es in erster Linie der Anschluß an die Wasserstraße, beim links des Neckars gelegenen Stadtteil der Bahnhof, die das Wachstum der Stadt in diesen Richtungen veranlaßt haben. Die vorherrschende Windrichtung scheint in Heilbronn keinen Einfluß auf die Angliederung einzelner Stadtteile genommen zu haben, wie sie S c h l ü t e r bei einer Anzahl Städte Norddeutschlands für wahrscheinlich hält (20, S. 70). Die Entstehung des Industrieviertels im Nordwesten der Stadt scheint allerdings unter diesem Gesichtspunkt nicht sehr günstig, da die mittlere Windrichtung in Heilbronn nahezu Westnordwest ist (134, I, 2. Abt., S. 53). So sind also die Hauptwohngebiete Heilbronns keineswegs gegen den Rauch geschützt. Trotzdem erfolgte und erfolgt die Hauptausdehnung der Stadt nach Osten und Süden. —

Um das eigentliche Siedlungsgebiet herum legt sich nun in ringförmiger Anordnung der Rest der Markung, der den Kulturflächen anheimfiel; denn an die Stelle des ursprünglichen Pflanzenkleides ist die Kulturlandschaft getreten. Von den im Westen gelegenen Talwiesen angefangen, zieht sich im Osten über den bisher freigebliebenen Teil der Terrassenfläche am sanft abflachenden oder ebenen Fuß der Höhen ein Kranz von Feldern und Gärten rings um die Siedlungen. An

diese schließen sich die Weinberge an den Berghängen, und als äußerster Ring folgt auf den Höhen der Wald (vgl. K. IX).

So liegt hier, unter 49 ° 8 ' 32 " n. Br. und 9 ° 13 ' 12,8 " ö. L. von Greenwich[1], von waldgekrönten rebumkränzten Höhen umgeben, in einen Hain von Obstbäumen eingebettet, die alte Reichsstadt Heilbronn, die drittgrößte Stadt des Schwabenlandes, ein Haupteisenbahnknotenpunkt und Schiffahrtsumschlageplatz, eine der bedeutendsten Handels- und Industriestädte Württembergs, zugleich dessen zweite städtische Weinbaugemeinde!

---

[1] Die Angaben beziehen sich auf den Kiliansturm.



Abb. 2:

Plan der Stadt Heilbronn vom Jahre 1865. Vereinfacht.

Die dicken schwarzen Linien bezeichnen die alten Fernverkehrsstraßen.

B. Das Bild der Stadt.

I. Das bauliche Bild.[1]

1. Der Grundriß und Umriß.

Einleitung — Straßenführung — Straßenbreite — Straßendichte — Straßensteigung — Stadtglieder.

Wie in anderen Städten Württembergs, die sich im Laufe der letzten 50—70 Jahre stärker entwickelt haben, ist auch in Heilbronn das Bild der Stadt nicht einheitlich. Die Verteilung der einzelnen Stadtglieder führt zur Betrachtung der Gesamtanlage der Stadt, ihres Grund-, Um- und Aufrisses.

Über die Gestaltung des Grund- und Umrisses von Heilbronn liegen nur wenige Untersuchungen vor. Eine Darstellung der Geschichte der Entstehung der Stadt von Schliz (139) beschränkt sich auf die Altstadt. Einige „Führer durch Heilbronn" (22, 76, 128 und 137) geben lediglich Beschreibungen der Sehenswürdigkeiten der Stadt, wie das ja zumeist im Wesen solcher Schilderungen liegt, und enthalten höchstens noch geschichtliche Erläuterungen. Dagegen ermöglichen Ansichten und ältere und neuere Stadtpläne (113, 118 und 119) einen Blick auf die Gestaltung des Grund- und Umrisses zu verschiedenen Zeiten. Im Sinne der einleitenden Betrachtung ist es nun die Aufgabe der vorliegenden Arbeit, nicht nur eine reine Beschreibung des gesamten baulichen Stadtbildes zu erreichen, vielmehr eine Erklärung dafür zu suchen, warum die Entwicklung der Stadt sich so vollziehen mußte, wie es geschehen ist, aus welchen Grundbedingungen das heutige Stadtbild sich ergibt, und in welchem Verhältnis die einzelnen Stadtglieder zu einander stehen. Eine solche Untersuchung liegt bislang nicht vor, verspricht jedoch neue Einblicke insbesondere in das bauliche Bild der Stadt. Die folgenden Ausführungen, die sich selbstverständlich nicht auf die Altstadt beschränken, wie das bei den erwähnten geschichtlichen Darstellungen der Fall ist, sondern sich auf das gesamte heutige Stadtgebiet erstrecken, gründen sich auf persönliche Aufnahmen der Grund-, Um- und Aufrißformen[2].

Ein Gang durch die Stadt und ein ergänzender Blick auf den Stadtplan von Heilbronn läßt sofort einen scharfen Unterschied im Grundriß zwischen der Altstadt und der Neustadt erkennen. Vor allem fällt die Verschiedenheit des Umfangs beider Stadtteile stark ins Auge. Auch ihre Lage weist Verschiedenheiten auf. Die

---

[1] Vgl. K. V—VII.

[2] Die Ergebnisse dieser Angaben sind auf den Karten V—VII dargestellt. Wegen der Verkleinerung der Originalaufnahmen vgl. das Vorwort (S. V).

Altstadt hat den günstigsten Teil des ganzen Siedlungsgebiets gewählt, nämlich den Rand der lößbedeckten fruchtbaren Terrassenfläche gegen den Fluß, der ihr Schutz und Verkehrsmöglichkeiten bot; im Osten reicht die Altstadt gerade bis an den Fuß der Ausläufer der Keuperberge. Infolge dieser besonders günstigen Lage auf der Terrassenfläche sind die Straßen im großen und ganzen eben, zeigen daher fast keine Steigungen[1] (vgl. K. II, III und IV).

Die ehemaligen Grenzen der Altstadt Heilbronns kann man unschwer verfolgen und das Stadtbild nach historischen Quellen rekonstruieren. Alte Bilder der Stadt, wie z. B. das Meriansche von 1643 (112) oder Ansichten aus der Vogelschau vom Ende des 16. Jahrhunderts nach Bruin und Hogenberg (122, I, S. 136) oder der Kupferstich der Stadt Heilbronn mit Festungswerken aus dem Jahre 1658 von Schlehenrid (111) zeigen uns noch die völlige Ummauerung der Stadt mit Wall und tiefem Graben davor; die Mauer wurde im 13. Jahrhundert errichtet (122, I, S. 137) und wurde von 10 Türmen gekrönt, die Westseite war geschützt vom Neckar. Über ihn führte eine Brücke, die ihrerseits auf der linken Flußseite in Form eines kleinen Brückenkopfes nochmals durch Wall und Graben gesichert war. Die spätere gedeckte Holzbrücke ist auf einem Bild Heilbronns aus dem Jahre 1830 sichtbar (134, II, S. 9). Außerhalb der Mauern waren nur einige gewerbliche Anlagen und zwar auf den Neckarinseln Hefenweiler und Spitalgrün. Sonst aber standen nach der Oberamtsbeschreibung (134, II, S. 65) auch noch im Jahre 1788 erst 6 Häuser außerhalb der Stadtmauern.

Im ganzen ist die Altstadt heute noch im Stadtbild gut erkennbar, wenn auch einige Veränderungen, namentlich im südöstlichen Gebiet, festzustellen sind (vgl. K. V und Abb. 2, S. 8).

Wie bei den meisten württembergischen Städten erscheint die Altstadt recht klein im Verhältnis zur Neustadt. Tatsächlich nimmt sie von den 650 ha, d. h. dem für den städtischen Bedarf beanspruchten Gebiet samt Straßen, öffentlichen Plätzen, Eisenbahn (74 ha) und Wasserflächen (64 ha) nur etwa 26 ha (= 4 %) ein[2]. Dabei hat die Altstadt ihre größte Erstreckung von Süden nach Norden über 750 m und von Westen nach Osten über 420 m. So zeigt sie sich immer noch reichlich groß im Vergleich zur Stuttgarter Altstadt, für die Wever (102, S. 13) nur eine Länge von 450 m und eine Breite von 200 m angibt, woraus sich eine Fläche von nur 9 ha errechnet. Daraus erhellt schon die größere Bedeutung Heilbronns im Mittelalter. Die Altstadt von Reutlingen dagegen ist etwa gleich groß: 750 × 350 m (101, S. 30). Wesentlich größer aber ist Ulm, das mit 1200 × 600 m (22, S. 214) die überragende ehemalige Bedeutung dieser Stadt erkennen läßt.

Der flüchtige Beobachter würde nun geneigt sein, in Heilbronn den Markt als den Mittelpunkt der Altstadt anzusehen. Das wäre aber ganz falsch. Der physiognomische Kern der Altstadt, somit der Ausgangspunkt der Siedlung Heilbronn überhaupt, ist, wie man aus der Grundrißgestaltung, insbesondere der Straßenführung, sieht, das „Deutsche Haus", das frühere Besitztum des deutschen Ordens, der sich schon zu Anfang des 13. Jahrhunderts hier festgesetzt hatte (122, I, S. 36) und hier auch seine Kirche besaß[3]. Wahrscheinlich an dessen Stelle hat, nach den Untersuchungen von Jäger (131), Dürr (122) und Schliz (63 und 138 sowie 139/140), ursprünglich ein Wirtschaftshof der fränkischen Könige, eine

[1] Vgl. S. 3.

[2] Die Zahlen stammen zum Teil vom städtischen Vermessungsamt Heilbronn oder sind aus diesen berechnet, zum Teil sind sie aus dem Plan 1 : 15 000 durch eigene Messungen festgestellt.

[3] Vgl. S. 12 und 24.

königliche Meierei, gestanden. Vielleicht war es sodann eine königliche Pfalz, zu der bald ein jährlicher Markt am Tage des Schutzheiligen hinzukam. —

Sehen wir uns nun das Bild der heutigen Altstadt näher an (vgl. K. VI). Ihre Grenze hebt sich noch heute deutlich heraus. An Stelle der einstigen Mauer sowie des Walles und des Grabens trennt eine breite Allee auf der Nord-, Ost- und Südseite die neuen Wachstumsteile von der ursprünglichen Stadt. Die Einebnung der einstigen Schanzen vor dem Fleiner Tor nebst Geradeführung dieser Straße ist nach Dürr (122, I, S. 316) schon 1811 erfolgt; der Torturm wurde 1819 niedergelegt. Auf der dem Fluß zugekehrten Westseite sind, als Außenseite von Häusern, noch Reste der Mauer erhalten. Im übrigen zieht aber auch hier eine baumbepflanzte breite Straße am Neckar entlang. Auch 2 Türme sind hier noch erhalten: der sogenannte viereckige oder Götzenturm im Südwesten aus dem Jahr 1392 und der runde Bollwerksturm an der Nordwestecke der Altstadt (vgl. K. VI). Nur eine wichtige Veränderung an der Grenzlinie gegenüber dem früheren Zustand ist zu beachten (vgl. K. VI und Abb. 2, S. 8): die Brücke, die heute in der geraden Fortsetzung der Kaiserstraße über den Neckar führt, spannte sich bis zum Jahre 1867 weiter oberhalb über den Fluß, im Zuge der Kirchbrunnenstraße (122, I, S. 377). Den Abschluß der Kaiserstraße, der früheren „Kramstraße“, gegen den Neckar hin bildete damals das „Alte Spital“. Erst nach Abbruch dieses Gebäudes, an dessen Stelle teilweise das 1876 dem Verkehr übergebene Postamt trat, wurde die Kramstraße geradlinig bis zum Neckar durchgeführt und in einer breiten eisernen Brücke über diesen fortgesetzt. —

Das Bild, das die Altstadt im Rahmen der eben behandelten Grenzen zeigt, ist das übliche Altstadtbild und ist im großen ganzen, mit einigen Ausnahmen, noch ziemlich das ursprüngliche. Das Charakteristische an der Grundrißbildung der mittelalterlichen Städte ist die Unregelmäßigkeit der Straßenführung sowie die Enge der Gassen. Die Altstadt Heilbronns macht hierin keine Ausnahme. Zwei Drittel aller Altstadtstraßen oder besser gesagt, -Gassen haben eine Breite von nur 2½ bis 6 m; es folgt eine mit 7 m, 2 mit 8 und eine mit etwa 9 m Breite. Der Rest mit nur 7 Straßen nimmt eine Breite von mehr als 10 bis zu etwa 14 m ein. Dabei lassen die vorkragenden Stockwerke der alten Häuser die Straßen vielfach noch schmäler erscheinen, ein Bild, wie es auch in den Altstadtteilen von Stuttgart, Eßlingen, Ulm, Reutlingen u. a. zu beobachten ist. Allerdings gibt es im heutigen Altstadtgebiet noch 3 Straßen, die eine größere Breite, etwa 15 m, aufweisen, nämlich die Clarastraße, die östliche Kilianstraße und der östliche Teil der Kaiserstraße, also im südlichen Teil (vgl. K. VI). Aber gerade diese Straßen sind neuerer Entstehung, nämlich Durchbruchsstraßen, die erst nach 1870 — die Clarastraße 1879, die östliche Kaiserstraße erst nach 1896 (122, I, S. 397 und II, S. 8) — gezogen wurden und die Niederlegung einzelner Häuserblocks nötig machten. Auf einem Flächenraum von rund etwa 26 ha sind die einzelnen Häuserblocks der Altstadt abgeteilt durch 60 Straßen, Gassen und Plätze, so daß ein ziemlich enges Netz von vielfach recht krummen und winkligen Gassen entstanden ist.

Deutlich zeigen Beobachtung und Stadtplan (vgl. K. VI) eine Scheidung des Altstadtgebiets in zwei Teile, einen südlichen und einen etwas größeren nördlichen, deren physiognomische und geschichtlich tief begründete Trennungslinie in der Kirchbrunnenstraße bzw. deren nördlicher Umgebung zu suchen ist. Sie hat diese Funktion in der neueren Zeit allerdings an die Kaiserstraße abgetreten, die einzige von West nach Ost ganz durch die Altstadt ziehende Straße. Das heutige Bild ist also auch darin nicht mehr das ursprüngliche.

Auf diese grundlegende Zweiteilung der Altstadt hat mit Recht schon Schliz (139, S. 39) hingewiesen. Sie hängt aufs engste mit dem geschichtlichen Werden Heilbronns zusammen. Die südliche Altstadt, die ältere, besitzt einen besonderen Kern: das „Deutsche Haus“, an dessen Stelle, wie schon erwähnt, die königliche Meierei sich befand, die mit dem jährlichen Markt die Bildung der „Hofgemeinde“ veranlaßte. Dem nördlichen Teil der Altstadt dagegen, der jüngeren Marktgemeinde, fehlt ein solcher Kern. Er zeigt infolgedessen einen anderen Charakter. Er verdankt seine Entstehung hauptsächlich den alten Handelsstraßen. Die alte Handelsstraße Nürnberg—Weinsberg—Heilbronn—Mittelrheingebiet sowie die große Reichsstraße Venedig—Innsbruck—Kempten—Ulm—Cannstatt—Heilbronn zum Rhein führten über Heilbronn. Die erstere zog, einem alten vorrömischen Weg folgend[1], in südwestlicher Richtung zum Fleiner Tor und mit der größeren Reichsstraße gemeinsam in die Stadt herein (vgl. Abb. 2, S. 8), um sodann der Fleinerstraße folgend in die Kirchbrunnenstraße einzubiegen (139). Vorbei an dem Deutschen Haus führte sie durch die Brückentorstraße über die Neckarbrücke. Entlang dieser Straße siedelten sich naturgemäß die Händler allmählich an, und so erwuchs auf der Grundlinie der parallel zum letzten Teil der Handelsstraße gezogenen Kram- oder Marktstraße (heute Kaiserstraße) die Marktgemeinde, die sich später nach Norden hin vergrößerte. Der Marktplatz, der sich an der Kramstraße gebildet hatte, blieb an dieser Straße bestehen, auch als die Gemeinde sich weiter nördlich ausgedehnt hatte, da Markt- und Hofgemeinde mit der Ansiedlung der Händler an der Kirchbrunnenstraße doch schon ziemlich eng zusammengewachsen waren. Lag somit der Marktplatz zunächst am Rande der älteren Marktgemeinde, so bildet er doch allmählich den Mittelpunkt der Gesamtstadtgemeinde, die also aus den beiden Teilen, der ursprünglichen Hofgemeinde und der später entwickelten Marktgemeinde, sich zusammensetzt.

Der nördlich der Kaiserstraße gelegene Teil der Altstadt zwischen Neckarstraße im Westen und Sülmerstraße im Osten liegt fast völlig eben, der südlich zwischen der Neckarstraße, Allerheiligen-, Deutschhof- und nördlichen Fleinerstraße und Kirchbrunnenstraße gelegene liegt 3—4 m tiefer als der nördliche und etwas unregelmäßiger; der tiefste Punkt der Stadt Ecke Fischer- und Kirchbrunnenstraße liegt 154,8 m hoch (vgl. K. VI). Es besteht also ein kleines Gefälle von der Kaiserstraße zur Kirchbrunnenstraße und zum Zentrum der südlichen Altstadt. Dagegen steigen von diesen Altstadtteilen aus mit dem Gelände auch die Straßen unter dem Einfluß der Keupergehänge stärker nach Osten und Süden zu 160 bis 165 m an. So beträgt in der östlichen Kaiserstraße die Steigung vom Marktplatz (158 m) bis zur Allee beim Beginn der Moltkestraße (163,6 m) 5,6 m, das sind 3,3 %. Diese West-Ost-Steigung ist jedoch naturgemäß nicht überall gleich stark; so liegt bei der Einmündung der Sonnengasse in die Allee diese nur 160 m, so daß dort die West-Ost-Steigung von der Sülmerstraße her eine erheblich geringere ist.

Die Verschiedenheit zwischen den beiden Altstadtteilen, dem südlichen und dem nördlichen, ist, wie schon erwähnt, noch heute deutlich zu erkennen und äußert sich schon in der Art der Straßenführung. In der südlichen Altstadt, der älteren einstigen Hofgemeinde, zeigt sich auch das älteste Straßenschema; die Gassen ziehen sich nämlich fast ringförmig um das „Deutsche Haus“ herum. In der nördlichen Altstadt dagegen, der jüngeren Marktgemeinde, ist deutlich das Blocksystem ausgebildet. Ein solches Blocksystem stellt schon wesentlich höhere Anforderungen an die Technik und erweist, wie auch bei anderen Städten, somit das geringere Alter

[1] Nach einer noch nicht veröffentlichten Untersuchung Hertleins.

des mit dieser Straßenführung versehenen Stadtteils. Mit zwei Hauptzügen, der Lammgasse und der Sülmerstraße, leiten die Straßen hier in der Nordsüdrichtung auf die Kaiserstraße zu. Durch zahlreiche Querstraßen, also in rippen- oder eigentlich mehr gitterförmiger Stadtanlage, entstand so eine ziemlich regelmäßige Aufteilung des bebauten Geländes mit rechteckigen oder trapezförmigen Häuserblöcken. Zwei Typen von Straßen sind dabei im nördlichen Altstadtteil zu unterscheiden: größere, wenn auch nicht ganz durchlaufende, von Westen nach Osten sowie von Süden nach Norden verlaufende Längsstraßen und dann kurze Querstraßen, die die ersteren untereinander verbinden. Die Längsstraßen zeigen eine Beziehung zum Flußlauf an, mit dem sie parallel verlaufen; überhaupt entwickelte sich die ganze alte Stadt, wie schon betont, an den Fluß angelehnt, vorwiegend von Süden nach Norden, und andererseits senkrecht dazu. Diese Erscheinung ist allgemein bei Städten zu beobachten, die an größeren Gewässern liegen. Zwei Hauptrichtungen pflegen das Verkehrsbedürfnis zu kennzeichnen: die eine dem Ufer parallel, die andere senkrecht dazu. Wenn nun in der nördlichen Altstadt an der charakteristischen Blockbildung die spätere Entwicklung dieses Altstadtteils zu ersehen ist, so ist doch zu sagen, daß die Altersunterschiede nicht allzugroß sein können, da das Blocksystem noch eine recht primitive Form zeigt. Die Straßen sind offensichtlich noch nicht mit der Schnur vermessen. Schliz (139, S. 36) weist auf Grund der historischen Belege die Entstehung der beiden Stadtteile ins 8. bis 11. Jahrhundert. Heilbronn hat sich also jedenfalls früher als Stuttgart zu einer größeren Gemeinde entwickelt. Die Straßen in beiden Altstadtteilen zeigen noch vielfach unregelmäßige, krumme Führung, wovon sich der Beobachter bei einem Gang durch die Sülmerstraße mit einem Blick in die von Westen einmündenden Gassen leicht überzeugen kann. Auch mag manches „Gerade" von heute erst später geschaffen worden sein.

Wie in der nördlichen Altstadt östlich der Sülmerstraße, so gibt es auch in der südlichen noch einige Teile, die regelmäßigere Blockform zeigen, nämlich das Gebiet östlich der Fleinerstraße und der äußere Rand südlich der Allerheiligen- und Deutschhofstraße. Diese Teile weisen sich dadurch als die jüngsten der südlichen Altstadt aus. Das deutet in Ergänzung der historischen Untersuchungen darauf hin, daß die Altstadt nicht auf einmal bebaut worden ist. Wahrscheinlich blieb bei Errichtung der Mauer noch freies Gelände bestehen, das erst allmählich der Überbauung anheimfiel. Denn selbstverständlich wurde der Mauerring nicht so eng gezogen, daß eine Ausdehnung der Stadt innerhalb desselben unmöglich gewesen wäre. Auch das vielfach stumpfe Ende der Mauer im Süden und Südosten belegt das. Regelmäßige Verbindungsstraßen führen hier überall mehr oder weniger senkrecht zur Stadtmauer hin; die Verteilung der Blöcke mußte eben der Raumform zwischen den genannten Straßen und dem Mauerring angepaßt werden.

Ende des 18. Jahrhunderts war der Raum innerhalb der Stadtmauern jedenfalls der Hauptsache nach überbaut. Man unterschied damals ein oberes, Markt-, Bollwerks- und unteres Viertel, eine Einteilung, die noch 1851 bestand (152). Das obere Viertel umfaßte das Gebiet vom Fleinertor an rechts und links bis zur Kilianskirche, das Marktviertel reichte von der Kilianskirche rechts und links bis in die Lohtorstraße, das Bollwerks- oder kugelige Turmviertel hieß der Teil zwischen Sülmerstraße, Lohtorstraße und Neckar, und das untere Viertel schließlich dehnte sich zwischen Sülmerstraße und östlicher Mauer aus (134, II, S. 65). Man unterschied also rein mechanisch vier Teile, die nach den wichtigsten Straßen getrennt wurden. Das Gefühl für die Trennung der Altstadtteile nach ihrer geschicht-

lichen Entstehung war also offenbar geschwunden: der Markt war zum beherrschenden Mittelpunkt geworden, daher die besondere Bezeichnung des „Marktviertels". Immerhin deutet die Tatsache, daß die Hausnummern vom Fleinertor an, also von Süden aus, in fortlaufender Reihe durch alle Straßen gezählt wurden, ebenfalls auf das höhere Alter der südlichen Altstadt hin (134, II, S. 65 und S. 142). Ein ziemlich großer Raum zur Ausdehnung muß jedoch auch noch zu jener Zeit innerhalb der Stadtmauern vorhanden gewesen sein, denn 1788 zählte man erst 900 Wohnhäuser (122, S. 288) auf der Fläche, auf der heute fast 1100 nach der Zählung vom 16. Juni 1925 stehen. —

Ganz anders liegen die Dinge in dem jüngeren Teil von Heilbronn, der sog. Neustadt, die sich um den alten Kern der Stadt ausbreitet. Durch ihre recht bedeutende Raumentwicklung heben sich die neuen Wachstumsteile scharf von dem Altstadtgebiet ab, wie auch im Straßenbild der Gegensatz zu diesem auffällt. Eine völlige Einheitlichkeit in der Straßenbildung besteht jedoch auch innerhalb der Neustadt nicht. Vielmehr treten auch hier noch gewisse Gegensätze auf, wenn sie auch bei weitem nicht so deutlich ausgebildet sind, wie dies etwa in Stuttgart der Fall ist. Immerhin sind sie auch bei Heilbronn als ein Zeichen der allmählichen Entwicklung der Neustadt zu verfolgen.

Unmittelbar anschließend an die Altstadtgrenze ist zunächst im Süden und Südosten eine Zone mit noch unregelmäßiger Straßen- und Blockbildung zu erkennen, kleinere und größere Dreieck- oder unregelmäßige Viereckformen, ohne daß das noch ebene Gelände hiezu Veranlassung gegeben hätte (vgl. K. IV und V). Es muß wohl angenommen werden, daß hier ein Teil der alten, oben erwähnten Handelsstraßen, vor allem die von Weinsberg herkommende Steige, mit ihren Nebenwegen auf die Anlage der Häuserblöcke eingewirkt hat. Die Steige selbst ist noch in der jetzigen Friedensstraße erhalten, der einzigen, die diagonal durch den östlichen Stadtteil führt.

Von diesem allerdings nur kleinen Gebiet, das sich physiognomisch als die älteste Entwicklungszone der Neustadt darstellt und als solche in den Bauakten der Stadt bestätigt, ist dann die gesamte übrige äußere Zone mit regelmäßiger Blockaufteilung durch die Straßenführung (vgl. K. V) zu trennen. Diese erfährt nur da eine Änderung, wo das Gelände durch seinen allmählichen Anstieg zu den Berggehängen zur Anpassung an die natürlichen Bodenformen zwingt. Diese Notwendigkeit zeigt sich vor allen Dingen im Nordosten zwischen der Oststraße und dem Bahnkörper, der, eben dem Gehängefuß folgend, sich um die Stadt im Osten herumzieht und ihr zunächst eine scharf umrissene Grenze setzt. Sonst ist dieser Teil der Neustadt im ganzen eben; nur eine Einsenkung fällt noch mitten im östlichen Neustadtgebiet auf, das Gebiet des sog. Mönchsees, das zweifellos ein künstliches Gebilde darstellt. Der äußere Gürtel der Neustadt hat aber hinsichtlich der Umrißbildung noch eine zweite Eigentümlichkeit: er weist gegenüber der streng geschlossenen Form der Altstadt bestimmte Wachstumsspitzen auf, die zum Teil stark isoliert und nur durch wenige Straßen mit dem Hauptteil der Neustadt verbunden sind (vgl. K. V). Für die Entstehung solcher abgelegener Stadtteile war natürlich eben das durch den Bevölkerungszuwachs bedingte Ausdehnungsbedürfnis maßgebend. Ihre besondere Formung erhielten sie durch das Gelände. So entstanden die Vorstädte westlich des Neckars sowie nördlich, nordöstlich und östlich des Bahnkörpers der Weinsberger Bahnlinie sowie die Vorstädte in der Talaue. Die Talaue bot in bezug auf Höhenunterschiede keinerlei Schwierigkeiten, und so wurde sie, trotzdem sie durch Überschwemmung gefährdet war und daher durch

Hochwasserdämme geschützt werden mußte, die Trägerin der beiden wichtigsten Vorstadtbildungen, der „Bahnhofsvorstadt“ im Westen, links des Neckars, und des „Industrieviertels“ im Norden, auf der rechten Flußseite. Nachdem damit die Bebauung der Talaue größtenteils eingeleitet war, sah man sich veranlaßt, nach neuem Siedlungsraum zu suchen. Zwar war und ist noch im östlichen Stadtteil das große Gelände des schon genannten Mönchsees größtenteils frei, das aber wegen seiner tiefen Einsenkung starke Baufundamente erfordert und dadurch das Bauen verteuert[1]. Deshalb griff man nun auch auf die Berghänge über, und gerade bei der Ausgestaltung der neueren Stadterweiterung war das Gelände sehr entscheidend.

Die Trennungslinie zwischen der Altstadt und den Neustadtteilen, die „Wachstumsnaht“, bildet heute eine breite Ringstraße, die Einebnung des einstigen Grabens, im Westen zudem noch der Neckar. Irgendwelche größere Plätze fehlen hier völlig. Damit steht Heilbronn wieder im Gegensatz zu Stuttgart mit seinen „Abstellplätzen“, dem Wilhelms- und Leonhardsplatz (102, S. 14), die als Ableitung für den Verkehr dienten. Die Ausdehnung der Neustadtzone ohne die Vorstädte von Westen nach Osten beträgt rund 1200 m, von Süden nach Norden rund 2 km, mit den Vorstädten vergrößert sich die Ausdehnung der Neustadt auf rund 2 bzw. 4 km.

Unter den Vorstädten ist die auch als Wohnviertel und namentlich für den Verkehr wichtigste und älteste die im Westen gelegene Bahnhofsvorstadt. Sie steht mit der Altstadt in Verbindung durch die schon oben erwähnte Brücke sowie durch einen eisernen Steg, der sich vom Götzenturm her, also oberhalb der Brücke, über den Fluß spannt (vgl. K. VI). Mit der Bahnhofsvorstadt steht auch die eine der bereits erwähnten ebenfalls besiedelten Neckarinseln (vgl. K. V), der „Hefenweiler“, in Verbindung durch eine eiserne Brücke, die zunächst zu einer durch den Wilhelms-Kanal abgetrennten, langgestreckten Insel führt. Über diese hin gelangt man zu den Hafenanlagen, die dem Neckar angegliedert sind. Der Zugang zu der großen Bleichinsel erfolgt von der westlichen Altstadtgrenze, der unteren Neckarstraße aus, und die kleine Bleichinsel erscheint heute überhaupt nicht mehr als Insel, da ein Teil des sie abtretenden Flußarms überbaut ist. Alle diese Inseln, der Hefenweiler und die große und kleine Bleichinsel, gehören auch zur Bahnhofsvorstadt. Diese Inseln wurden schon in älterer Zeit genutzt, allerdings nur zur Ansiedlung gewisser gewerblicher Anlagen[2]. Die erste Anlage der Bahnhofsvorstadt als solcher erfolgte in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Das geht aus den Flurkarten von 1834/35 hervor (113), auf denen schon eine Besiedlung der Bahnhofsvorstadt dargestellt ist.

Die zweitwichtigste, wenn auch jüngste Vorstadt bildet das sog. „Industrieviertel“, das sich in der nördlichen Talaue rechts des Neckars am Fluß entlang ausdehnt und vorwiegend für industrielle Anlagen vorgesehen ist. Auch dieses Gebiet liegt in der Talaue und mußte daher gleichfalls durch einen Hochwasserschutzdamm gesichert werden. Die Besiedlung dieses Geländes erfolgte erst in allerneuester Zeit und zwar seit 1888, während der endgültige Bebauungsplan und die ganze Aufschließung bis Neckarsulm hin erst 1921 beschlossen wurde (122, I, S. 413 und S. 317). Für seine Wahl ist vor allem die Lage zur Bahnlinie und zum

---

[1] Der Umstand, daß hier noch eine so große Fläche brach liegt, hängt auch mit den Besitzverhältnissen zusammen. Das Gebiet gehört zum größten Teil dem Staat, der seit langem die Errichtung eines größeren Gebäudes plant.

[2] Vgl. S. 10.

schiffbaren Flusse maßgebend gewesen, umsomehr, als es von Anfang an für die Ansiedlung der Industrie gedacht war. Zu diesem Gebiet führen 2 Straßen über bzw. unter den Bahnlinien hinüber; der Übergang an der Dammstraße und der Durchgang bei der Haltestelle Sülmertor. Dieser stellt zugleich die Verbindung mit dem Siedlungsteil zwischen der Neckarsulmer und Weinsberger Bahnlinie her und leitet die Straße von Neckarsulm in die Stadt.

Die infolge der viel ungünstigeren Lage bislang noch wenig ausgedehnten Wachstumsspitzen im Nordosten und Osten, wie auch im Süden der Stadt jenseits des Bahnkörpers haben ihre Ansätze an den Straßen zum Wartberg und nach Weinsberg, sowie an der Straße zum Jägerhaus und nach Flein (vgl. K. IV) und sind erst in der Entwicklung begriffen. —

Deutlich heben sich also im Stadtbild verschiedene Glieder von einander ab: die Altstadt und die Neustadt, von denen die letztere ihrerseits wieder zwei Hauptteile zeigt, die geschlossene Zone innerhalb des Bahnkörpers und sodann die erwähnten vorstadtartigen Wachstumsspitzen. Im Westen fehlt aber die geschlossene Zone der Neustadt gänzlich; vielmehr setzt hier jenseits des Neckars gleich die Bahnhofsvorstadt als Wachstumsspitze an die Altstadt an. Der Fluß zeigt sich hier also bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts als ein Hindernis für die Ausdehnung der Stadt.

Die große Raumbeanspruchung der Neustadt im Vergleich mit der Altstadtausdehnung ist natürlich in erster Linie der Bevölkerungsvermehrung zuzuschreiben. Sie ist aber auch als eine Folge des Strebens nach Licht und Luft anzusehen. Dieses führt zu den hier breit angelegten Straßen und dem lockeren Gefüge in der Bebauung. Das weitmaschige Straßennetz ergibt auch eine bedeutendere Flächengröße der einzelnen Häuserviertel, die von 100 bis 250 Ar schwankt und durchschnittlich etwa 150 Ar[1] beträgt. Im ganzen bietet infolge der geradlinigen, meist im rechten Winkel angeordneten Straßenzüge die Neustadt nicht gerade ein Musterbild von der Abwechslung und Schönheit. Sie wirkt vielmehr wie alle derartigen Stadtanlagen mehr oder weniger langweilig. Dieser Eindruck wird nur dadurch gemildert, daß an verschiedenen Stellen freie Plätze, parkartige Anlagen sowie schattenspendende Baumreihen in den Straßen das Stadtbild freundlicher gestalten. Das ist besonders der Fall beim Beginn der Moltkestraße (vgl. K. V) durch den Harmoniegarten, unfern davon durch den Kaiser-Wilhelm-Platz mit der Friedenskirche, im Südosten durch den neuen Friedhof, vor allem aber im Nordosten durch die prachtvolle Parkanlage des alten Friedhofes, im nördlichen Stadtteile durch den schönen Garten des Krankenhauses. —

Im einzelnen ist über die Straßenbildung in der Neustadt und ihre Entwicklung noch folgendes nachzutragen.

Die Innenzone erweist sich durch die Unregelmäßigkeit ihrer Straßenführung als die älteste Bildung. Die Gegend dieser Zone, um die äußere Rosenbergstraße, Titot-, Friedens-, Herbst- und westliche Wollhausstraße, die im Süden und Südosten unmittelbar an die Altstadtgrenze anschließt (vgl. K. V und VI), zeigt die erwähnten Unregelmäßigkeiten in der Straßenführung am klarsten[2] und ist daran als die älteste Bildung erkennbar. Auch die Hausformen zeugen hiefür, wie später noch gezeigt werden wird. Diese Stadtteile sind — wie aus den Bauakten der Stadt hervorgeht — tatsächlich in der Zeit zwischen 1830 und 1880 entstanden. Nach D ü r r (122, I, S. 369) ist das „Bauquadrat am Rosenberg" mit Rosenberg-,

[1] Nach eigenen Ausmessungen auf Grund des Planes 1 : 2500.
[2] Vgl. S. 14.

Cäcilien- und Bergstraße im April 1860 genehmigt worden. In dem übrigen Teil verlaufen die Straßen der Hauptsache nach in westöstlicher bzw. nordsüdlicher Richtung, wie dies den Verlängerungen der Altstadt-Hauptstraßen, der Kaiser-, Fleiner- und Sülmerstraße, und der Wichtigkeit der Verkehrswege für das Straßennetz entspricht. Auf diese Weise ist der größte Teil der Neustadt-Siedlungsfläche in regelmäßiger Blockform aufgeteilt. Überall finden wir hier 12—15 m breite, geradlinige, mit schönen Bürgersteigen versehene und vielfach mit Bäumen bepflanzte Straßen. Sie stehen damit in schroffem Gegensatz zu den engen, zumeist gepflasterten Altstadtstraßen, die teils nur schmale, kaum meterbreite, vielfach aber überhaupt keine Bürgersteige haben.

Ähnlich ist die Gestaltung der Straßenanlage in den Vorstädten. Selbst in der ältesten, der Bahnhofsvorstadt, ist aus der herrschenden, ganz regelmäßigen Blockbildung die Entstehung erst in neuerer Zeit, d. h. im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu folgern, und die vorhandenen Pläne bestätigen dies. Zu ihrer Entwicklung, die auffallend stark ist, hat zweifellos in erster Linie der Bahnhof beigetragen, der hier im Jahre 1847 errichtet wurde. Da die Vorstadt im Talauengebiet liegt, mußte sie durch einen Hochwasserdamm geschützt werden[1]. Dieser umschließt einen so großen Raum, daß hier noch Ausdehnungsmöglichkeit herrscht. Der Besiedlung steht hier insgesamt eine Fläche von nahezu der anderthalbfachen Größe der Altstadt zur Verfügung, von der bislang erst stark die Hälfte überbaut ist. Dabei bietet sie bei ihrer fast ebenen Lage und dem günstigen Baugrund, abgesehen von einer gewissen Wassergefahr für die Keller, der Bebauung gar keine Schwierigkeiten.

Das zweite Hauptvorstadtgebiet ist das als Industrieviertel bezeichnete im Norden (vgl. K. V). Entsprechend seiner jugendlichen Entstehung ist das ganze Gelände regelmäßig in ziemlich große Blockflächen eingeteilt, deren Form zum Teil durch die Hauptstraße gegeben war, die zu dem weit im Norden gelegenen Salzwerk führt. Bis dorthin weist dieses jedoch noch nicht völlig überbaute Viertel eine Ausdehnung von 2½ km auf bei einer durchschnittlichen Breite von 7- bis 800 m. Die Heilbronner Markungsfläche dehnt sich aber von hier an noch etwa 2 km weit nach Norden aus und bietet so bei einer durchschnittlichen Breite von etwa 1 km noch reichlich Raum zur industriellen Ansiedlung. Im Anschluß an den Bau des Neckarkanals ist nunmehr auch ein neues Industriehafenbecken hart an der Markungsgrenze im Norden angelegt worden.

Die übrigen Vorstädte, die, als reine Wohnviertel, wie erwähnt, weniger groß und wichtig sind, zeigen ebenfalls die Durchführung regelmäßiger Blockanlagen. Die ausgedehnteste von diesen, jedoch für Verkehr und Entwicklung wenig günstige, ist die in dem Winkel zwischen den beiden Bahnkörpern gelegene im Nordosten. Die andern, nämlich am Wartbergweg, beim Karlstor-Bahnhof, an der Straße zum Jägerhaus sowie auf der Fleiner Höhe südlich des Südbahnhofs sind noch sehr bescheiden in ihrer Ausdehnung, deuten eigentlich erst die weitere Entwicklungsrichtung der Stadt an. Sie alle stellen die ersten Versuche dar, die Keuperhänge zu besiedeln, die naturgemäß ähnliche Schwierigkeiten bieten wie in Stuttgart. —

Infolge dieser Stadtteilneubildungen zeigt Heilbronn eine recht zerlappte Umrißlinie, die im Gegensatz zu der einst so geschlossenen immer komplizierter wird, je stärker sich das Ausdehnungsbedürfnis infolge der Zunahme der Bevölkerung steigert. Noch bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts war die Umrißlinie der

[1] Vgl. S. 6.

Stadt noch außerordentlich geschlossen; am einfachsten natürlich, solange die ganze Bevölkerung sich auf den Raum innerhalb der alten Stadtmauer beschränkte. Auch in neuerer Zeit bildete lange der am Fuße der Berghänge entlang ziehende Bahnkörper eine scharfe Umgrenzung, bis sich schließlich die Notwendigkeit ergab, über diesen hinauszugreifen. Doch zeigen sich auch innerhalb dieses Rahmens noch Merkmale zeitweiliger Stadtgrenzen an einzelnen Fabrikbetrieben, die bei rasch einsetzender Betriebsausdehnung, wohl auch aus finanziellen Gründen, an die Peripherie verlegt wurden. Auch eine Anzahl Weingärtnergebäude im Norden, so z. B. in der Dammstraße und namentlich im Südosten in der Wollhausstraße, deuten eine zeitweilige Neustadtgrenze an.

An den Umrißlinien aus den Jahren 1568[1], 1830 und 1870 (vgl. K. V) erkennt man klar, wie allmählich die Stadt über ihre ursprüngliche Mauergrenze hinauswuchs, wie aber die Hauptausdehnung erst nach dem Jahre 1870 vor sich ging. Wir werden in späteren Kapiteln sehen, daß diese Entwicklung Hand in Hand geht mit der raschen Bevölkerungszunahme seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts und zugleich dem beispiellosen Aufschwung der Industrie. In diesen Vorgängen fügt sich Heilbronn in die Reihe der übrigen württembergischen Städte ein.

Eigentliche Siedlungslücken, soweit diese als dauernd bestehen bleibend anzunehmen sind, finden sich außer im alten und neuen Friedhof und dem Harmonie- und Krankenhausgarten nicht. Was in dem Gebiet des einstigen Mönchsees noch unbebaut ist, stellt nur sozusagen künstlich offen gelassenes Bauland dar, das früher oder später doch der Bautätigkeit zum Opfer fallen wird. Es wurden schon oben die Gründe angedeutet, die dieses Gelände bisher frei ließen[2].

Die außerordentlich starke Ausdehnung in den letzten Jahrzehnten eröffnet aber auch weitere Aussichten für die Zukunft. Wenn der Raum des weiten, günstige Siedlungsfläche bietenden Gehängefußes, sowie das Gelände der Bahnhofsvorstadt voll ausgenützt sein wird, wäre die natürlichste Entwicklung vor allem entlang den Straßen nach den benachbarten Orten, soweit dies das Gelände zuläßt. Dabei kommen in erster Linie die Straßen nach Sontheim, das heute schon durch eine Straßenbahn mit Heilbronn verbunden ist, und Flein im Süden, nach Neckargartach, mit dem die Stadt schon ohnedies fast zusammengewachsen ist, und Neckarsulm im Norden, sowie nach Frankenbach im Nordwesten in Frage (vgl. K. I). Die Straße nach Böckingen führt zwar durch das Überschwemmungsgebiet bzw. das Hochwasserbett des Neckars, aber trotzdem ist jetzt eine Straßenbahn nach Böckingen gebaut worden. Diese Gemeinde beherbergt einen beträchtlichen Teil der in Heilbronn beschäftigten Arbeiter, und so sind die Bande, die die beiden Gemeinden miteinander verknüpfen, recht enge. Wir werden Gelegenheit nehmen, in einem späteren Kapitel diesen Zusammenhang Heilbronns mit seinen Vororten weiter zu verfolgen. —

Wenn man die Ergebnisse der Betrachtung des Grund- und Umrisses der Stadt Heilbronn zusammenfassend überschaut, so erkennt man deutlich den engen Zusammenhang dieser Bildung mit der Landschaft. Nachdem günstige natürliche Verhältnisse wie Klima, Bodenbeschaffenheit und -gestalt die Entstehung der Stadt veranlaßt haben, entwickelt sie sich auf der Terrassenfläche. Zunächst bleibt die Talsohle, die Flußaue, die der Überschwemmung ausgesetzt ist, abgesehen von

---

[1] Dieses Jahr war auf einem neueren Plan beim städtischen Bauamt Heilbronn angegeben; worauf sich diese Zahlenangabe stützt, konnte jedoch nicht festgestellt werden.
[2] Vgl. S. 15.

einigen gewerblichen Anlagen, frei von der Besiedlung. Erst in der Folge nötigt die steigende Raumnot immer mehr zur Erschließung auch des ungünstigeren Baugeländes, wozu dann besonders die Keuperhänge zu rechnen sind. Immerhin ist Heilbronn im Vorteil gegenüber Stuttgart, wo die Talaue des Neckars infolge des ungünstigen Untergrundes noch wenig genutzt ist, dagegen die Keuperhänge stark besiedelt werden mußten. Bei fortschreitender Ausdehnung ist hier wie dort schließlich ein Übergreifen auf benachbarte, in bequemer Reichweite liegende Orte unausbleiblich gewesen.

So wird in verschiedenen Zeiten die Nutzung des Geländes durch verschiedene Momente bedingt, ganz abgesehen von den Einwirkungen, die außerhalb des geographischen Rahmens liegen. Dies sind Entwicklungsvorgänge, wie sie bei zahlreichen Städten, namentlich bei Großstädten, in Württemberg besonders bei Stuttgart, in bezeichnender Weise verfolgt werden können. Das letzte Stadium dieser Entwicklungsreihe, die Angliederung neuer Gemeinden, ist bislang in Heilbronn noch nicht erreicht, ist jedoch bereits häufig erörtert worden. Wir werden bei der Betrachtung der Vororte diese Frage des weiteren untersuchen.

* * *

2. Der Aufriß[1].

Hausformen — Haushöhe — Baustoffe — Hausfarbe — Unbebaute Flächen innerhalb der Stadt — Baudichte — Häusergefüge.

Sinn und Bedeutung gewinnt die Grundrißbildung erst im Zusammenhang mit der Bebauung. Art und Gestaltung der Häuser und ihrer Stellung ergeben das Stadtbild. Auch Muesmann sagt ganz richtig: „Unsere Siedlungen — Dörfer, Städte und Städtchen — sind in ihrer baulichen Erscheinung der sinnfällige Ausdruck ihres inneren Lebens. Die Art des Wohnens der Menschen, die Art ihres Erwerbs und die aus dem Zusammenleben der Menschen sich ergebenden öffentlichen Betätigungen, alle haben sie ihren eigenen baulichen Ausdruck. Die Gesamtheit dieser baulichen Ausdrucksformen bestimmt das Bild einer Siedlung.“ (59)

Wenn schon eine Reihe von Untersuchungen vorliegt, die sich mit dem Aufrißbild Heilbronns beschäftigen, so handelt es sich bei ihnen jedoch lediglich um die Beschreibung einzelner Baudenkmäler und ihre geschichtliche Begründung. So müssen vor allem die Schriften von Dürr über den Deutschordenshof (146) und den Siebenrohrbrunnen in Heilbronn (145) genannt werden oder die von von Rauch über die Kilianskirche (149), von Pressel über die St. Michaelskirche (148) und Gradmanns Schilderungen der Heilbronner Kunstdenkmäler (41). Auch die verschiedenen „Führer“ durch die Stadt (128 und 137) geben im allgemeinen nur kurze, meist geschichtliche Beschreibungen der sehenswerten Bauten und ihrer architektonischen Bedeutung. Aufgabe des Siedlungsgeographen ist es aber, die gesamte Aufrißbildung in ihrem Zusammenhang mit dem übrigen Stadtbild und der Landschaft zu behandeln. So ergibt sich die Notwendigkeit, vor allem durch eigene Aufnahmen Bauart und -formen der Gebäude, ihre Art und Zweckbestimmung zu untersuchen. Selbstverständlich müssen hiebei — wie oben schon allgemein betont wurde — die Ergebnisse der geschichtlichen bzw. kunstgeschichtlichen Forschung ergänzend herangezogen werden. —

[1] Vgl. Karte V, VI und VII sowie die Bilder auf Tafel I—X.

Halten wir zunächst von der Höhe des Turmes der Kilianskirche Ausschau, so sehen wir ein gewaltiges Gewirr von hohen und alten Ziegeldächern, die die eng aneinandergebauten Häuser der Altstadt erkennen lassen. In einem kleinen Teil der östlichen Altstadt sowie durchweg außerhalb der ehemaligen Stadtmauer treten uns dagegen die weniger malerischen Gebilde der Bauten neuerer Zeit, d. h. des 19. Jahrhunderts, namentlich dessen zweiter Hälfte, vor Augen. In größerer Ferne aber, an der nördlichen und südlichen Peripherie wie auch im Westen, erblicken wir eine Menge hoher Fabrikschlote, die den Einfluß der Industrialisierung auf die Gestaltung der Stadt ahnen lassen.

Bei einem Gang durch die Stadt tritt — genau wie beim Grundriß — der auffallende Unterschied zwischen der Altstadt und der Neustadt im einzelnen noch schärfer hervor. Dieser erklärt sich ja leicht aus der Verschiedenheit in der zeitlichen Entstehung dieser beiden Stadtteile, die auch schon aus deren Bezeichnung erhellt. Deutlich tritt dies bei der kartographischen Darstellung in Erscheinung. Vor allem fällt auch die weitläufigere Aneinanderreihung der Häuser in der Neustadt gegenüber der engen Bebauung der Altstadt auf, das sogenannte „Häusergefüge", um einen Ausdruck zu übernehmen, den W e v e r (102, S. 25) in u. E. glücklicher Wahl geprägt hat. Mit dieser Erscheinung hängt natürlich die große Raumbeanspruchung der Neustadt eng zusammen.

Wir wollen uns nun zuerst der Einzelbetrachtung des Altstadtbildes zuwenden (vgl. K. VI und VII). Daß die heutige Altstadt nicht für die ursprüngliche genommen werden darf, geht schon aus den Ausführungen beim Grundriß hervor[1]. Vieles hat sich auch im Aufrißbild geändert. Eine Reihe älterer Gebäude, wie verschiedene Klosteranlagen, z. B. das Barfüßer-, das Claraklosler und auch das Carmeliterkloster beim alten Friedhof, sind längst abgebrochen worden bzw. dem Wüten der zahlreichen Kriege, die auch über Heilbronn wegzogen, des Bauernkriegs, des Schmalkaldischen und vor allem des 30jährigen Kriegs, zum Opfer gefallen. Von dem einstigen Bestehen dieser Baulichkeiten zeugen nur noch gewisse Straßennamen und -Bezeichnungen. Aber auch ganze Teile der Altstadt sind vernichtet worden. Nachdem 1631 die Schweden die Stadt besetzt hatten, wurde diese von einem kaiserlichen Heer nach der Schlacht bei Nördlingen bombardiert und dabei etwa 60 Gebäude, hauptsächlich im südwestlichen Stadtteil, in Asche gelegt (122, I, S. 170). Auch die Franzosen halfen zu Ende des 17. Jahrhunderts eifrig mit, das Stadtbild durch Raub, Plünderung und Zerstörung umzugestalten (90, I, S. 372 und 131, II, S. 246). Am 6. Mai 1743 vernichtete eine große Feuersbrunst 53 Gebäude im östlichen Stadtteil (123, I, S. 287). Im Jahre 1841 ff. schließlich wurden, wie die Chronik (122, I, S. 338) erzählt, „22 kleinere häßliche Gebäude mit Feueressen und Lädchen an der Kilianskirche" abgebrochen und dafür die Terrasse mit einer Balustrade an der Kirche erstellt. In neuerer Zeit erfolgten sodann die Durchbrüche im Südosten, die Anlage der Clara- und östlichen Kaiserstraße, wobei ein ganzes Viertel niedergelegt werden mußte. Auf den Durchbruch der alten Kramstraße zur heutigen Brücke wurde schon beim Grundriß hingewiesen[1]. Damit war die Niederlegung des alten Spitals und die Errichtung des Postgebäudes sowie einiger moderner Wohngebäude verbunden, die als Fremdkörper im Altstadtgebiet wirken. Alle diese Änderungen erkennt man sofort sowohl an den breiten umgebenden Straßen als auch an den Hausformen.

---

[1] Vgl. S. 11.

Von den Häusern, die vor dem 15. Jahrhundert erstellt worden sind, steht — abgesehen von einzelnen gleich noch zu erwähnenden monumentalen Gebäuden — heute wahrscheinlich kein einziges mehr[1]. Zu jenen älteren ist vor allem die Kilianskirche zu rechnen, die mindestens ins 13. Jahrhundert zurückreicht, sodann aus dem 14. Jahrhundert das sogenannte „Deutsche Haus", das dem deutschen Orden gehörte, und schließlich der 1392 erbaute und noch vorhandene Götzenturm wie auch der Bollwerksturm (90, I, S. 368 und 135, S. 24 ff.). Von den Bürgerhäusern datieren die ältesten — nach den angebrachten Baujahr-Angaben — aus dem 15. Jahrhundert, und auch das dürften nur wenige sein. In der südlichen Altstadt (Klostergasse) steht ein Haus aus dem Jahr 1433, in der nördlichen eines von 1457. Eine Bauzeit aus dem 16. Jahrhundert geben, soweit wir ermitteln konnten, nur vier Häuser an, zwei in der nördlichen Altstadt von 1500 und 1537, die anderen in der südlichen Altstadt von 1581 und 1584. Sodann finden sich einige aus dem 17. Jahrhundert, ebenfalls im südlichen Stadtteil. Im übrigen handelt es sich, sofern überhaupt die Bauzeiten an den Häusern angegeben sind, um das 18. Jahrhundert. Bei einzelnen Häusern im südlichen Stadtteil sind die Zahlen 1727, 1752, 1760 und 1777 zu lesen, in der nördlichen Altstadt 1726, 1743, 1765, 1767, 1773 und 1797. Für eine weitere kleinere Anzahl ist der Beginn des 19. Jahrhunderts als Bauzeit anzusehen. —

Bei einer Wanderung durch die Straßen der Altstadt fällt sofort die große Zahl der teilweise recht hohen Giebelhäuser ins Auge. Diese beherrschen das Stadtbild, eine Erscheinung, die Wever (102, S. 26) auch für Stuttgart festgestellt hat, und die ebenso für andere Städte Württembergs wie Ulm, Eßlingen, Reutlingen, Gmünd usw. gilt. Das ist auch aus Karte VII ersichtlich, auf der nur im südöstlichen Teil der Altstadt eine Abweichung zu erkennen ist, ein Gebiet, in dem das neuere Mietshaus überwiegt. Es ist dies der schon oben (vgl. S. 11) erwähnte Teil, in dem bei Anlage der großen Durchbruchsstraßen ganze alte Häuserblöcke niedergelegt werden mußten, um durch die neuzeitlichen Bauten ersetzt zu werden. Wenn auch im übrigen, wie gesagt, die Giebelhäuser am stärksten ins Auge fallen, so ist doch zu beachten, daß sie keineswegs, wenigstens nicht durchgehends, sich in der Überzahl befinden. Eine von uns vorgenommene Zählung ergab insgesamt 478 Giebelhäuser gegenüber 461 Traufenhäusern[2], d. h. solchen, die ihre Traufseite der Straße zukehren. Im südlichen Teil der Altstadt, d. h. südlich der Kaiserstraße, stehen sogar 222 Traufenhäusern nur 211 Giebelhäuser gegenüber. Im nördlichen Teil überwiegen die Giebelhäuser mit 267 über die 239 Traufenhäuser. Dabei ist allerdings noch bemerkenswert, daß darunter eine Anzahl Eckhäuser sich befinden, die als Traufenhäuser gezählt wurden, weil sie den Eingang in der Gasse haben, an der sie mit ihrer Traufseite stehen. Da sie aber der anderen Gasse ihren seitlichen Giebel zeigen, von dieser also als Giebelhäuser erscheinen, so verstärken sie natürlich damit den Eindruck, den diese Art Gebäude im Gesamtbild hervorrufen. Wie man aus Karte VII sofort ersieht, nehmen diese beiden Hausformen den weitaus größten Teil der gesamten bebauten Fläche der Altstadt ein. Wir haben sie zusammenfassend als „Altstadthäuser" bezeichnet. Diesen gehören in der Tat immerhin rund 90 % der Gesamthäuserzahl der Altstadt an. Hinsichtlich des Alters der beiden Haustypen erkennt man in Heilbronn dasselbe,

---

[1] Vgl. S. 22.

[2] Wir bevorzugen entgegen Wever mit Geisler (4, S. 162) den Ausdruck „Traufenhaus" statt „Langhaus", da uns die Bezeichnung „Traufenhaus" charakteristischer erscheint.

was Wever (102, S. 28) für Stuttgart festgestellt hat. Es ist wegen der geringeren architektonischen Anforderungen anzunehmen, daß die ursprünglich vorherrschende Form das Giebelhaus war, und daß das Traufenhaus erst später, wohl im 18. Jahrhundert, weitere Verbreitung gefunden hat. Vorhanden aber war das Traufenhaus in Heilbronn schon sehr früh, denn die an einzelnen Gebäuden noch ersichtlichen Baujahrzahlen weisen etliche Häuser dieses Typs in dieselbe Zeit zurück wie die Giebelhäuser. Es findet sich z. B. die schon erwähnte Jahreszahl 1537 bei einem Traufenhaus, während das als ältestes erkennbare Giebelhaus sogar erst von 1584 datiert. Damit ist natürlich nicht ausgeschlossen, daß einzelne Giebelhäuser noch höheren Alters sind.

Abgesehen von den erwähnten Neubauten in dem Gebiet der Durchbruchsstraßen sowie im Westen bei der Brücke sind nur verhältnismäßig wenige neue Häuser in der Altstadt zu finden. Zumeist sind sie mit gutem Verständnis für die Formgebung den alten Formen eingefügt und angepaßt worden, so daß der Reiz der Altertümlichkeit des Stadtbildes eigentlich nirgends gestört ist.

Gegen die Straße hin zeigen die Häuser fast durchweg — und zwar beide Haustypen — vorkragende Geschosse[1]. Dadurch werden Licht und Luft noch mehr abgesperrt, als dies bei der Enge der Gassen ohnehin schon der Fall ist. Allerdings bieten sie andrerseits dadurch auch mehr Schutz gegen die sommerliche Sonnenbestrahlung.

Sowohl die Giebel- als auch die Traufenhäuser sind zumeist einfache grau verblendete Fachwerkbauten, da und dort mit einem Sockel aus Werkstein. Wenige Häuser sind es, die das Fachwerkgebälk noch erkennen lassen, und nur ganz wenige weisen eine mit allerlei Zieraten oder mit der Darstellung geschichtlicher Ereignisse bemalte Vorderseite auf (Kirchbrunnen- und Kaiserstraße). Der Sinn für Schmuck zeigt sich also nur schwach ausgeprägt, oder er hat zeitweise mindestens gefehlt. Manches mag allerdings auch, ähnlich wie in anderen Städten, späterer Vernichtung anheimgefallen sein. Die Dächer sind bei den Giebelhäusern einfache Satteldächer, die bei den hohen Giebeln ziemlich steil aufragen, die Giebel sind da und dort leicht abgewalmt. Die Traufenhäuser haben zum Teil gebrochene Satteldächer mit Mansarden, zum Teil sind ihnen — und das ist der häufigere Fall — in der Mitte „Zwerchbauten", d. h. kleine Giebelbauten, aufgesetzt. Dadurch nähern sie sich in ihrer Erscheinung den Giebelhäusern. Fast durchweg sind die Häuser mit roten, infolge des Alters indes mehr schwärzlich aussehenden Ziegeln gedeckt. Nur wenige Gebäude, zumeist solche jüngeren Alters, haben Schieferbedachung.

Der Eindruck der dichten Bebauung wird noch verstärkt durch die Höhe der Häuser, die bei den meisten Altstadthäusern 10—12 m beträgt. Einzelne Giebel erheben sich bis zu 15—18 m und schließen dann 2—3 Geschosse ein. Zumeist enthalten aber diese oberen Geschosse keine Wohnungen, sondern dienen als Speicherräume. Häufig zeigen sie gegen die Straße eine Holztüre, durch die die Vorräte von der Straße hochgezogen werden können, da sie auf diese Weise bequemer hinaufzubringen sind als durch die engen und steilen, manchmal geradezu hühnerleiterartigen Treppenaufgänge, durch welche Gegenstände von größerem Umfange oft überhaupt nicht durchzubringen wären.

Sonderlich tief und breit sind die Gebäude der Altstadt gewöhnlich nicht; die Tiefe schwankt zwischen 6 und 12 m, die Breite der Front zwischen 8 und 12 m,

[1] Vgl. die Bilder auf Tafel III und V—VII.

wobei 4—6 Fenster im Stock nach der Straße gehen. Meist haben die Häuser drei Geschosse. Eine eigene Zählung ergab unter 939 aus älterer Zeit stammenden Häusern 571 mit drei Stockwerken, nur 6 ein-, 186 zweistockige, 169 vierstockige und 7 fünf- und mehrstockige. Die Erdgeschoßräume der Altstadthäuser sind großenteils nicht zu Wohnräumen ausgebaut, sondern dienen noch heute als Lagerräume für landwirtschaftliche Geräte oder als Werkstätten für die gewerbliche Betätigung der Bewohner. Man muß annehmen, daß das von früher her so ist. Es fällt also ein großer Teil der Häuser für Wohnzwecke aus. Heute sind in den Hauptstraßen zahlreiche Läden in die Erdgeschosse der Häuser eingebaut. Dadurch haben diese starke Veränderung erfahren und den Charakter von Geschäftshäusern angenommen. Eine Citybildung jedoch in der Weise, daß hier — wie bei vielen Großstädten — die Geschäftsbetriebe die Wohnräume verdrängt hätten, ist damit nicht verbunden. Es wird darüber bei der Wirtschaftsbetrachtung noch ein Wort zu sagen sein.

Besonders auffallend sind die zahlreich vorhandenen großen, breiten Kellereingänge von der Straße aus, ein Zeichen, daß der Keller eine bedeutende Rolle bei den Bewohnern Alt-Heilbronns spielt. Dies ist verständlich, da ein großer Teil der Bevölkerung sich von jeher mit Weinbau beschäftigte und zur Unterbringung des Weins natürlich ausgedehnter Kellerräume bedurfte. Wir haben es hier vielfach mit den bezeichnenden Weingärtnerhäusern zu tun. Die Festschrift (164) für die 8. Versammlung Deutscher Wein- und Obstproduzenten in Heilbronn im Jahre 1846 stellt fest, daß die östliche Hälfte der Stadt — natürlich ist die Altstadt gemeint — sehr tiefe gewölbte Weinkeller habe, in denen sich der Wein lange gut erhält, so daß auch „der minderbemittelte Weingärtner Gelegenheit hat, seinen Wein einzukellern und nicht genötigt ist, den Most zur Herbstzeit, wenn in allen Weinorten feilgeboten wird, unter dem Wert abzugeben". Daß die besten Keller im östlichen Teil der Stadt sich befinden, hängt natürlich auch mit der erwähnten höheren Lage dieses Stadtteils zusammen[1]. Allerdings gibt es auch im nordöstlichen Teil (Schellengasse) große Keller, obwohl dieses Viertel nicht ganz frei von gelegentlicher Überschwemmung war. —

Auch bezüglich der Baustoffe läßt sich eine Einheitlichkeit über die ganze Altstadt erkennen, wenn man hiebei zunächst nur die Bürgerhäuser in Betracht zieht. In nächster Nähe von Heilbronn wird ein hervorragender Baustein, der Schilfsandstein, gewonnen. Doch gilt für die Verwendung dieses Steins für die Altstadthäuser Heilbronns dasselbe, was W e v e r (102, S. 27) für Stuttgart sagt: „Die Verwendung für die Bürgerhäuser ist im allgemeinen auffallend geringfügig." Das erklärt sich aus den in jener Zeit hohen Kosten dieser Bauweise. Nur die monumentalen Gebäude, von denen oben schon die Rede war, sowie die alten Mauern und Stadttürme, der noch vorhandene viereckige Götzenturm und der runde Bollwerksturm, sind aus diesem Baustein erstellt. Ferner finden wir ihn an den neueren Bauwerken der südöstlichen Altstadtverjüngung, wo er teils für die ganze Vorderfront, teils nur für Sockel und Fensterverkleidungen oder für Ausbauten an den Vorderfronten verwendet ist. Sonst überwiegt durchaus der billige Fachwerk- oder Riegelbau mit Verputz. Es ist daher richtig, was die Oberamtsbeschreibung (134, II, S. 65) angibt, daß man trotz der „schönsten Steinbrüche in der Nähe doch meistens beim alten System des Riegelbaus blieb, so daß die wenigen massiven Häuser aus der älteren Periode noch in der ersten Hälfte

[1] Vgl. S. 12.

des 19. Jahrhunderts als Prachtbauten angestaunt wurden". Eine Reihe von Häusern sind auch mit Backsteinplättchen verkleidet, eine Erscheinung, die jedenfalls aus der Zeit stammt, wo Backsteinhäuser in Mode kamen. Damals fühlten sich die Besitzer veranlaßt, die alte Verblendung wenigstens auf der Vorderseite bedecken zu lassen, um so massives Bauwerk vorzutäuschen, oder auch um vor häufiger Erneuerung des Verputzes bewahrt zu bleiben. —

Eine noch größere Einheitlichkeit — wiederum von dem südöstlichen Viertel abgesehen — zeigt die Hausfarbe. Überall herrscht der graue Verputz vor. Das neuzeitliche Streben nach Farbenreichtum auch im Stadtbild, wie er nach Weyer (102, S. 27) in früheren Zeiten schon im Stuttgarter Altstadtgebiet bestand und ja heute dort teilweise (z. B. am Marktplatz) wieder zu sehen ist, macht sich auch in Heilbronn in jüngster Zeit anläßlich der Erneuerung der Verblendungen bemerkbar. Nach den geschichtlichen Darstellungen über Heilbronn scheint hier früher kein besonderer Farbenreichtum bestanden zu haben. Im ganzen sind die Bürgerhäuser äußerlich recht einfach gehalten. Ausbauten in der Vorderfront wie Erker und dergl. fehlen fast völlig unter den älteren Häusern. Immerhin lassen sich, wenigstens in den Hauptstraßen, den ehemaligen Handelsstraßen[1], doch im Vergleich zu Stuttgart verhältnismäßig viele Bauten mit vornehmerem Äußeren erkennen. Sie legen Zeugnis ab für die größere Bedeutung der alten Reichsstadt, wenn auch Heilbronn in dieser Hinsicht ziemlich hinter Ulm zurücksteht. Die an diesen Straßen liegenden Gebäude machen schon durch ihre Höhe — viele sind vierstockig — und Ausstattung einen wohlhabenderen Eindruck, als dies bei den Häusern der übrigen Altstadt der Fall ist[2]. Das hängt zweifellos mit dem Umstand zusammen, daß eben hier die Handelsleute sich niederließen, die Sinn und Verständnis für den Schmuck ihrer Häuser aus der Fremde mitgebracht hatten. Die übrigen Teile der Altstadt waren der Hauptsache nach der Sitz eben der Handwerker und der Landwirte, namentlich des Weingärtnerstandes, der, wenn auch teilweise recht wohlhabend, dies doch nicht zur Schau trug oder vielleicht auch nicht zum Ausdruck bringen konnte. Hier prägt sich also die wirtschaftliche Einförmigkeit auch im Stadtbild durch die Schlichtheit der Hausformen aus. Diese Stadtteile machen durchaus den Eindruck bescheidener Wohnviertel kleiner Landstädte. Nur einige Bürgerhäuser — namentlich an der Ostseite des Marktplatzes das Rauch'sche Haus — weichen in ihrem Baustil als vornehm wirkende Steinbauten aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts von dem allgemeinen Typus der Altstadthäuser ab. Ein bestimmender Einfluß auf den Charakter des Gesamtstadtbildes kommt ihnen jedoch nicht zu.

Einzelne öffentliche Gebäude monumentalen Charakters heben sich scharf von der Masse der Bürgerhäuser ab (vgl. K. VI). Besonders auffallend erscheint das alles überragende Wahrzeichen Heilbronns, die Kilianskirche, mit ihrem frühgotischen Langhaus und ihren Chortürmen aus dem 13. Jahrhundert sowie dem spätgotischen Westturm, der 1510—29 in üppigen Renaissanceformen vollendet wurde (90, 1, S. 368 und 61, S. 246). Ihm gegenüber erhebt sich das aus dem 15. Jahrhundert stammende Rathaus, das durch Umbau gegen Ende des 16. Jahrhunderts den Schmuck noch halbgotischer Renaissance erhielt (136, S. 20). Zu den bedeutendsten Gebäuden zählt ferner das „Deutsche Haus", ein mächtiger Bau mit geräumigem Innenhof und der früheren Deutschordenskirche, der heutigen

[1] Vgl. S. 12.
[2] Vgl. die Bilder auf Tafel II, V und VII.

katholischen Kirche, die, ursprünglich gotisch, 1711 im Barockstil verändert wurde (41, S. 82). Wahrscheinlich ist die letztere auf den Grundmauern der einstigen romanischen Kirche der Pfalz errichtet; Reste eines solchen romanischen Baues sind noch vorhanden. Aus dem Ende des 16. Jahrhunderts stammt das jetzige historische Museum, das als Fleischhaus erbaut wurde und einen schlichten Bau mit Arkadenbogen darstellt (136, S. 33). Von den früher zahlreich vorhandenen Klöstern und ihren Anlagen ist fast nichts mehr vorhanden.

Größere Anlagen und Plätze treffen wir in der eng gebauten Altstadt außer dem Marktplatz nicht an. Kieselmarkt, Hafenmarkt, Kirchhöfle und die Straßenkreuzung an der Kilianskirche sowie die fast platzartig erweiterte Kramstraße beim Postamt sind von geringem Umfang (vgl. K. VI). Der Gesamtflächenraum dieser Plätze mit etwa 90 Ar[1] ist gegenüber der Gesamtgrundfläche der Altstadt von keiner großen Bedeutung.

Die Altstadt ist also demnach außerordentlich dicht bebaut, ähnlich wie das auch für den Stadtkern Stuttgarts gilt (102, S. 27). Wenn man vom reinen Straßenraum absieht, so darf man gut 95 Prozent der Gesamtfläche als überbaut annehmen. Und auch bei Abrechnung der Straßenflächen erscheinen jedenfalls noch 80 Prozent als mit Häusern bestanden[2]. Von Gärten und Höfen hinter den Häusern ist fast gar nicht die Rede, vielmehr sind an die Vorderhäuser zahlreiche zum Teil schuppenartige Hintergebäude angeklebt. Sie nehmen gewöhnlich den ganzen Zwischenraum zwischen den Häusern zweier Parallelstraßen ein. Wir sind geneigt, diese Anbauten, die zwar auch alt sind, doch als später entstandene Erweiterungen anzusehen, die durch die Raumbeanspruchung infolge der zunehmenden Bevölkerung sich als notwendig erwiesen. Nicht selten liegen übrigens die Parallelstraßen so nahe zusammen, daß die Häuser von beiden Fronten her zusammenstoßen oder doch nur einen schmalen Trennungswinkel freilassen. Oder es ist gar der ganze Raum von einem einzigen Haus erfüllt, das der einen Straße die Vorder-, der andern eigentlich die Rückseite bietet.

Die dichte Bebauung der Altstadt zeigt sich auch im „Häusergefüge“[3]. Auch hier ist wiederum ein Unterschied zu beobachten zwischen der Altstadt und den später zu betrachtenden neueren Stadtteilen. In der Altstadt sind die Häuser teils völlig zusammengebaut, ohne jeden Zwischenraum, teils ist dieser nur ganz gering[4], meist weniger als einen Meter breit und durch einen Holzverschlag gegen die Straße abgeschlossen. Dabei ist der Zwischenraum vielfach völlig bedeckt dadurch, daß die beiderseitigen Dächer über ihn herüberragen, oft das eine Dach über dem andern. Diese Winkel zwischen den Häusern dienen in der Hauptsache als Abfluß der Abwasser aus den Küchen, welche sie dann den Abwasserkanälen zuführen.

Die dichte Bebauung der Altstadt, die sich auch aus der schon erwähnten Weiträumigkeit[5] in der Bewohnung der Gebäude erklärt, wäre an sich durch die Zahl der Bevölkerung nicht unbedingt geboten gewesen. Denn auf dem heutigen Flächenraum der Altstadt, also innerhalb der einstigen Ummauerung, wohnten Ende des 15. Jahrhunderts 4000 Menschen (139), so daß durchschnittlich nur 154 Einwohner auf 1 ha kamen. 1788 zählte man bei rund 7000 Einwohnern schon 900

---

[1] Nach eigenen Messungen an Hand des Stadtplanes 1 : 2500.
[2] Vgl. Anm. 2, S. 10.
[3] Vgl. S. 20.
[4] Man bezeichnet diesen Zwischenraum als den sog. „Bauwich“.
[5] Vgl. S. 23.

Wohnhäuser (122, I, S. 288); das ergibt nicht einmal 8 Personen auf ein Haus. Und doch waren die Leute in ihren Wohnverhältnissen außerordentlich eingeschränkt. Da ein so großer Teil des Hauses für Keller, Stall und Speicher beansprucht wurde, so waren häufig nur ein bis zwei bewohnbare Stuben neben der Küche vorhanden. Oft mußten daher die Söhne und manchmal auch die Töchter auf den geräumigen Heuböden schlafen, und erst die Vorschriften bei Einführung der Wohnungskontrolle im Jahre 1901 veranlaßten einen Wandel in der Ausnutzung des Hausraums zugunsten der Wohnräume (156, S. 78).

Zusammenfassend ist so festzustellen, daß das Aufrißbild der Altstadt sehr einheitlich ist. Ihre Bebauung ist außerordentlich dicht; sie findet ihren Ausdruck nicht nur in dem Fehlen größerer unüberbauter Flächen, sondern auch in der Engräumigkeit der Straßen, sowie darin, daß die Häuser so nahe zusammengerückt sind, daß das „Häusergefüge" so eng ist. Und wenn auch im einzelnen in den Formen der Häuser und in ihrer Höhe gewisse Unterschiede zu beobachten sind, so ergibt sich insgesamt eben doch ein äußerst einfaches und ziemlich einheitliches Bild, das für Heilbronn im Gegensatz zu andern württembergischen Städten kaum etwas Besonderes bietet. —

Ganz anders jenseits der Altstadtmauern in der Neustadt! Wie schon erwähnt wurde, ist dieser Teil Heilbronns der Hauptsache nach erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden. Nach 1843 betrug (134, II, S. 65) die Zahl der Hausnummern 1083. Hievon entfielen 961 auf das Gebiet innerhalb der alten Stadtmauern; der Rest verteilte sich auf die Inseln Hefenweiler, Spitalgrün und kleine Bleiche und die einzelnen Häuser vor den Toren. Daher trifft man in der Neustadt nur Häuser derjenigen Bauarten an, die für die Zeit der Bildung der Neustadtteile charakteristisch sind, nämlich — natürlich abgesehen von den älteren Fachwerkbauten — hauptsächlich Back- und Werksteinmietshäuser. Vor allem aber sind alle Gebäude viel weiträumiger in den Wohnungen angelegt als in der Altstadt. Das Streben nach Raum, Licht und Luft läßt sich ja schon in der Straßenanlage erkennen. Namentlich aber findet man hier nirgends die geschlossene Bauweise. Überall sind die Häuser durch breiten Bauwich[1] von einander getrennt, so daß vielfach hofartige Bildungen entstehen, die durch eiserne Tore abgeschlossen sind.

Wie im Stuttgarter Stadtbild drei Mietshaustypen nachgewiesen sind (102, S. 30), so sind auch in Heilbronn diese drei Formen vertreten. Die erste — zumeist in Würfelform — mit ihrer einfachen, nur durch eine wagrechte Leiste gegliederten Fassade und einem Ziegelwalmdach ist meist hell verputzt oder auch — wenigstens in der Vorderseite — aus Backstein. Sie ist zweifellos in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts zu rechnen und erscheint in Heilbronn nur an der Wachstumsnaht der Alt- und Neustadt, d. h. unmittelbar anschließend an die Altstadtgrenze, jedoch in verhältnismäßig sehr geringer Verbreitung. Dementsprechend findet man sie auf Karte VII im Süden und Südosten der Altstadt, sowie im Norden an der Altstadtgrenze, wie auch im Westen, links des Neckars, im Osten dagegen nur verschwindend. Diese Verteilung stimmt mit dem zeitlichen Wachstum der Stadt überein (vgl. K. V).

Der zweite Typus tritt — im Gegensatz zu Stuttgart — überwiegend als nur dreistockiges mehr oder weniger würfelförmiges Backsteingebäude auf. Vielfach ist er aber auch hier mit Erkern, Balkonen und Türmchen sowie aus Werk-

[1] Vgl. S. 20.

stein hergestellten Sockeln und Fensterumrahmungen versehen, die den Häusern ein schmuckes und vornehmes Aussehen verleihen sollen. Die Dächer sind im allgemeinen mit Ziegeln gedeckt; nur bei verhältnismäßig wenigen ist Schiefer zur Verwendung gekommen. Dieser Typus gehört den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts an. Aus K. VII ist ersichtlich, daß diese Hausform den größten Teil der gesamten Neustadt beherrscht.

Auch die dritte Mietshausform ist vorhanden, deren Entstehung hier wie in Stuttgart dem Ende des 19. und dem Beginn des 20. Jahrhunderts zuzuweisen ist. Es handelt sich hiebei um die massiven Mietshäuser neuerer Art, die z. T. ganz aus Werkstein erstellt sind; z. T. sind die Backsteinwände durch meist hellen Verputz verdeckt. Besondere Sorgfalt ist der Ausbildung der gewöhnlich ziegelgedeckten Dächer gewidmet, die vielfach mit Mansardenfenstern versehen sind. Häufig weisen sie Balkone auf. Auch diese Formart kommt in der Hauptsache nur zwei- bis dreistockig vor. Auf der Karte VII tritt sie nicht in Erscheinung, weil es sich nur um eine verhältnismäßig geringe Zahl von Gebäuden handelt, die meist zwischen die der zweiten Mietshausform eingestreut sind. In neuester Zeit wird der Verputz ja gern mit allen möglichen Farben getönt. Jedoch spielt diese Mode auch im Bilde der Neustadt Heilbronns noch keine große Rolle, hat jedenfalls für das Gesamtbild noch keinerlei bestimmenden Einfluß erlangt. —

Bezüglich der Höhe der Gebäude, nach der Stockwerkszahl bemessen, ist über das ganze Neustadtgebiet eine gewisse Einheitlichkeit insofern zu beobachten, als das dreistockige Wohnhaus durchaus überwiegt, im Gegensatz zu Stuttgart und Ulm. Dasselbe gilt für die Breite der Wohnhäuser, die durchschnittlich 10—12 m beträgt, bei 8—10 m Tiefe. Gärten und Höfe sind vielfach vorhanden, jedoch nur zu oft eingeengt durch Hintergebäude, die gewöhnlich Geschäftszwecken dienen und nicht selten Fabrikbetriebe enthalten, ohne daß diese, infolge ihrer versteckten Lage, den Charakter der Wohnstadt zu ändern vermöchten. Zu einem rechten Wirrwarr schuppenartiger unschöner Gebäude hat sich diese Gewohnheit in einzelnen Teilen der südlichen Neustadt, z. B. in der äußeren Rosenbergstraße, ausgewachsen. Es ist dies die Gegend, die wir schon an der Unregelmäßigkeit der Straßen und an dem Vorherrschen des ersten Mietshaustypus als eine der ältesten erkannt haben (vgl. K. V und VIII). Glücklicherweise ist dort von der Straße aus nicht allzuviel von diesen häßlichen Bauten zu sehen. —

Die Frage der Verteilung der Baustoffe und der Hausfarbe in der Neustadt hängt natürlich eng mit dem Auftreten der verschiedenen geschilderten Mietshausformen zusammen. In den Baustoffen zeigt sich sofort ein Hauptunterschied gegenüber der Altstadt. Den dort wenig gebrauchten Schilfsandstein sieht man hier reichlich verwendet. Der in den Brüchen beim „Jägerhaus" (vgl. K. I, III und IX) gewonnene gelbe Baustein zeichnet sich durch seine großen Quader, sein feines Korn und seine große Wetterbeständigkeit aus (27) und gehört zu den schönsten Württembergs (90, I, S. 355). Alle Mietshausformen zeigen seine Verwendung, teils für die ganze Vorderfront, teils wenigstens für den Sockel und für die Fenster- und Türumrahmungen. Dadurch wird der Eindruck einer gewissen Vornehmheit des Straßenbildes hervorgerufen. Aber andrerseits verursacht gerade die häufige Verwendung des wenig Abwechslung bietenden Sandsteins eine gewisse Eintönigkeit in den Hausformen, die nur durch den großen Bauwich und die häufig die Gebäude trennenden Gärten erträglich ist. Im übrigen liefern den Baustoff der gelbe oder rote Backstein. Wie schon erwähnt, wird dieser neuerdings mit vorwie-

gend hellem Verputz verkleidet. Dies gilt auch für eine Reihe von meist zweistockigen Häusern mit Villencharakter, die insbesondere im östlichen Stadtteil ins Auge fallen, die z. T. aber auch völlig aus Werkstein errichtet sind. Teilweise stehen sie in größeren Gärten oder haben wenigstens Vorgärten. Allerdings ist das Bild nicht so, daß etwa ein geschlossenes „Villenviertel" in Erscheinung träte, vielmehr sind es nur einige Straßenzüge, ja sogar nur Teile solcher, in denen derartige Gebäude stehen. Es ist eine gewisse Eigentümlichkeit von Heilbronn, daß hier, mitten im Stadtgebiet, solche villenartige Häuser in größerer Zahl auftreten, eine Erscheinung, die wir aus anderen württembergischen Städten nicht in diesem Maße gewohnt sind. Der Grund dafür ist jedenfalls in der geschichtlichen Entwicklung der Stadt zu suchen. Wie schon erwähnt, hat sich aber hart daneben überall Industrie angesiedelt, zumeist allerdings in Hintergebäuden; der Aufmerksamkeit des Beschauers sind diese Anlagen dadurch meist entzogen. Auf diese Weise hat sich hier geradezu eine Heilbronn eigene Verbindung von Industrie- und Villencharakter vollzogen. Ein geschlossenes Villenviertel, mit ausdrücklichem Verbot gewerblicher Ansiedlung, findet sich allerdings seit neuerer Zeit auch, jedoch nur von geringem Umfang. Im Osten, am Lerchenberg, gelegen, ist seine Ausdehnungsmöglichkeit durch die Anlage des neuen Friedhofs unterbunden. Das daher ziemlich eng begrenzte Gelände ist schon größtenteils überbaut, trägt aber nur verhältnismäßig wenige Villen, die meist von größeren Gärten umgeben sind.

Im ganzen erweckt der östliche und nördliche Stadtteil den Eindruck eines ruhigen und vornehmen Wohnviertels. Hiezu trägt natürlich noch besonders die Weiträumigkeit der Straßenanlage bei, das Vorhandensein beträchtlicher Grünflächen, einzelner größerer Plätze und nicht zuletzt die durch Baumreihen alleenartig gestalteten Straßen, die das Stadtbild beleben[1].

Auch in der Neustadt befindet sich eine Anzahl monumental wirkender Gebäude: Kirchen, Schulen, Krankenhaus, Theater, Gefängnis, Kaserne, städtische und staatliche Amtsgebäude, Bahnhof usw. Mit der Vergrößerung der Stadt wurde naturgemäß auch eine Erweiterung bzw. Neuerstellung der Verwaltungs- und sonstiger öffentlicher Gebäude notwendig, da die in der Altstadt befindlichen nicht mehr ausreichten. Diese fallen natürlich aus dem Gesamtrahmen der Bürgerhäuser heraus. Mit ihren notwendigen Nebengebäuden erklären sie auch z. T. die größeren Baublöcke, die hier vereinzelt auftreten. Wie die villenartigen Gebäude sind auch sie vielfach völlig aus Werkstein erstellt. —

Die Weiträumigkeit, die der ganzen Neustadt eigen ist, wird noch erhöht durch die Art des Häusergefüges. Fast überall herrscht, wie schon kurz erwähnt, die getrennte offene Bauweise. Der Bauwich beträgt meist mindestens 3 Meter und dient hier als Zugang und Zufahrt zu den Vorder- wie zu den zahlreichen Hintergebäuden. Wie in Stuttgart liegen vielfach die Eingänge an der Seite. Dazu kommt, daß häufig noch unbebaute Plätze die Häuserreihen unterbrechen und so den Eindruck der Weiträumigkeit verstärken. Schon daraus läßt sich eine viel geringere Wohndichte erkennen, als sie uns in der Altstadt entgegengetreten ist.

Im einzelnen ist noch zu bemerken, daß die Reihe der Wohnhäuser der Neustadt selten von einem an der Straße stehenden Fabrikgebäude unterbrochen wird. Es kommt dies zwar in fast allen Stadtteilen vor; doch sind solche Gebäude meist in so sauberer Weise erstellt, daß sie das Straßenbild keineswegs ungünstig beeinflussen. Ein gutes Beispiel dafür bieten in der Wollhausstraße die Anlagen

[1] Vgl. S. 16.

der Baier & Schneiderschen Geschäftsbücher- und der Berberichschen Papierwarenfabrik in der Nordbergstraße. Oder die Gebäude sind durch Vorgärten und dergleichen dem Blick entzogen, wie dies bei der Bruckmannschen Silberwarenfabrik im Südosten in der Lerchenstraße und der Krämer & Flammerschen Seifenfabrik im Süden in der Wilhelmstraße der Fall ist. Von letzterer werden von der im ganzen vornehmen Wilhelmstraße aus nur einige hohe Kaminschlote sichtbar, während der ganze große Fabrikkomplex hinter einem baum- und gesträuchreichen Vorgarten mit hoher Umzäunung völlig versteckt ist. Die Knorrsche Nährmittel- und die Heilbronner Zuckerfabrik, die je einen ganzen Straßenblock einnehmen, sind schon an den südlichen Rand der Neustadt gerückt.

Das einheitliche Vorherrschen des dreistockigen Mietshauses in der ganzen Neustadt läßt auf ein stetiges, ziemlich rasches Wachstum der Einwohnerzahl — namentlich nach dem großen Einschnitt um die 70er Jahre — schließen. Noch im Jahre 1830 standen nur ganz wenige Häuser außerhalb der alten Stadtmauern (vgl. K. V), und auch im Jahre 1870 waren erst geringe Flächen des heutigen Neustadtgebietes überbaut. Aus den Berichten der Chronik (122) erfährt man die Zahl der Gebäude zu verschiedenen Zeiten. 1788 zählte man 900 Wohnhäuser, 1856 insgesamt 1400 Wohnhäuser von 1312 Haupt- und 610 Nebengebäuden, also auf 1000 Einwohner 100 Wohngebäude. Für die Jahre 1856—1885 fehlen genauere Angaben über die Zahl der Gebäude. Im Jahre 1885 stehen 1892 Gebäude; 1890 schwillt die Zahl der Wohnhäuser schon auf 2327 an, um 1900 auf 2618, 1905 auf 2910 und 1910 auf 3313 anzusteigen. Bei der Zählung am 16. Juni 1925 standen 3990 bewohnte und 29 unbewohnte Häuser auf der Heilbronner Stadtmarkung. Man erkennt daraus, daß nach 1885 eine erheblichere Steigerung der Bebauung erfolgte, daß aber auch dann das Wachstum ziemlich stetig war. Das stimmt auch mit der Bevölkerungszunahme überein[1]. Im Gegensatz zu Stuttgart war Heilbronn nicht genötigt, den Raum durch enge Bebauung möglichst auszunützen und große Mietskasernen zu schaffen. —

Eine besondere bauliche Note bekommen teilweise durch ihre wirtschaftliche Eigenart die sog. Vorstädte, die, wie erwähnt, der Hauptsache nach die neuesten Wachstumsteile der Stadt darstellen (vgl. K. V). So treten im westlichen Stadtteil, in der Bahnhofsvorstadt, zahlreiche Industrieanlagen vors Auge. Hier ragen außer einigen älteren Fabrikbetrieben verschiedene drei- bis vierstockige Neubauten, glücklicherweise architektonisch nicht unschön, an den Straßen auf, die bei ihrer Breite und Tiefe mächtige Bauwerke darstellen. Gegen den Bahnhof hin aber begrenzen zwei- bis vierstockige Mietshäuser die breiten, teilweise mit Baumreihen versehenen Straßen und schaffen dasselbe Bild, das uns in modernen Großstädten entgegentritt.

Einen ganz besonderen Charakter trägt naturgemäß das sog. Industrieviertel im äußersten Norden der Stadt. Entlang breiten, mit Industriegleisen und zahlreichen Wasserhydranten versehenen Straßen ziehen sich gewaltige Fabrikbauten hin. Nach Norden finden sie jetzt ihren Abschluß im Salzwerk, bei der Neckargartacher Brücke. Alle „lästigen“ Fabrikanlagen, die in den übrigen, vorwiegend Wohnzwecken dienenden Stadtteilen nicht mehr zugelassen werden, sind für die Zukunft hieher verbannt. Das schon in der Talaue gelegene und deshalb durch einen Damm gegen Hochwasser geschützte Gelände ist hauptsächlich industrieller Ansiedlung vorbehalten. Die neben den Fabriken vorhandenen, allerdings verhält-

[1] Vgl. S. 31.

nismäßig wenigen, meist zweistockigen Wohngebäude machen den Eindruck dichter Bewohnung und lassen an dem ärmlichen Charakter Wohnstätten der Fabrik- und Bergwerksarbeiter erkennen.

Denselben Eindruck rufen auch die Siedlungsgruppen zwischen Neckarsulmer und Weinsberger Bahnlinie hervor. In mehreren Straßen sieht man hier Reihen von 2½stockigen, teils schieferverkleideten, teils Backstein-, teils hell verputzten Häusern mit Kleingärten. Es handelt sich um die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts hier systematisch errichteten Arbeiterwohnungen (150).

Ähnlich steht es mit den Kolonien des Siedlungsvereins, die in jüngster Zeit jenseits der Karlstor-Bahnhaltestelle, ferner im Süden jenseits des Südbahnhofes auf der Fleinerhöhe entstanden sind.

Im Gegensatz zu Stuttgart tragen also die Vorstädte bzw. die Ansiedlungen an den Hängen — abgesehen von dem oben erwähnten kleinen Villenviertel im Osten, am inneren Lerchenberg, — keinen Villencharakter; auch da nicht, wo, wie auf der Fleinerhöhe, gewerbliche Ansiedlung nicht erlaubt ist. Die Arbeiterwohnviertel sowie die zahlreichen, auf weitausgedehnter Fläche erstellten Fabrikanlagen im Industrieviertel, die noch reichliche Ausdehnungsmöglichkeit haben, lassen die große Bedeutung der Industrie für Heilbronn ahnen und das Überwuchern der früher vorherrschenden Handelstätigkeit durch die industrielle vermuten, wovon später noch zu sprechen ist. —

Wenn wir die Ergebnisse der Betrachtung des Grund- und Aufrisses der Stadt Heilbronn zusammenfassen, so erkennen wir, wie das Stadtbild durch die günstige Ortslage und die geschichtliche Entwicklung bestimmt wird. Der Einfluß der letzteren auf das Stadtbild ist nicht zu verkennen. Dabei ergibt sich, wenn auch im einzelnen zwischen den Stadtteilen Unterschiede festzustellen sind, im ganzen das Bild äußerst einfacher Verhältnisse. Gegenüber manchen anderen württembergischen Städten, wie z. B. Stuttgart, erscheint Heilbronn bevorzugt durch die für die Entwicklung der Stadt viel günstigeren Bodenverhältnisse. Nicht bloß die Lage in der ausgedehnten Talweitung erweist sich als Vorzug, sondern auch der Baugrund, der der Bebauung nicht die Schwierigkeiten bereitet, wie der Sumpfboden des Stuttgarter Tales. Die Unterschiede innerhalb der Stadt — zwischen Alt- und Neustadt — bezüglich der Bauformen und der Baudichte wie auch bezüglich der Straßenführung verstehen sich in erster Linie aus der geschichtlichen Entwicklung der Stadt. Das langsame Wachstum bis zum Ende des 18. Jahrhunderts machte eine Ausdehnung über die Stadtgrenzen hinaus nicht notwendig. Erst die später stärker einsetzende Bevölkerungszunahme im Zusammenhang mit einem neuen Aufschwung von Handel und Industrie, vollends nach Errichtung der Bahnlinien und des Bahnhofs, hat die Vergrößerung der Stadt über ihre einstigen Grenzen hinaus im Gefolge und führt schließlich zu der heutigen Ausdehnung.

* * *

II. Das bevölkerungsphysiognomische Bild.[1]

Größe, Art und Wachstum der Bevölkerung — Verteilung und Wohndichte.

Aus der Betrachtung des Aufrisses schon ist klar geworden, daß die Bevölkerung in ihrer Zahl und Verteilung von wesentlichem Einfluß auf die Entwicklung

[1] Vgl. K. VIII.

und das Aussehen der Stadt ist. Es ist daher bei einer siedlungsgeographischen Untersuchung unerläßlich, auch ihr Aufmerksamkeit zu schenken.

Die Quellen für eine solche Untersuchung fließen nicht sehr reichlich. Über Zahl und Wachstum der Bevölkerung geben die statistischen Erhebungen Aufschluß, die in der Gemeindestatistik (108) veröffentlicht sind. Dagegen fehlen genauere Untersuchungen über die Verteilung der Bevölkerung in der Stadt. Sämtliche Arbeiten sind rein statistisch und ihre Ergebnisse nicht mit dem Bild der Stadt irgendwie in Verbindung gebracht. Aber auch in den Untersuchungen über Art und Charakter der Bevölkerung bestehen noch Lücken, die auszufüllen hier der Versuch gemacht werden soll. Arbeiten über Volksart liegen vor für ganz Württemberg von Dipper (28), wenn auch schon aus dem Jahr 1876. Der vorliegenden Untersuchung dienen als Quelle die Forschungsergebnisse des bekannten früheren Heilbronner Stadtarztes Hofrat Dr. Schliz. Sein Verdienst ist es, im Jahre 1898 durch genaue Messungen an 11—14jährigen Knaben und Mädchen nach Kopfform, Farben und Wuchs Art und Stamm der Bevölkerung des Oberamts Heilbronn geklärt zu haben (153); die Ergebnisse dieser Arbeit sind auch heute noch von Wert. —

Mit einer Einwohnerzahl von 45 520 Seelen nach der Zählung vom 16. Juni 1925 ist heute Heilbronn die drittgrößte Stadt Württembergs. Bei einer Gesamtmarkungsfläche von rund 3147 ha bedeutet dies eine Volksdichte von nur 14 E/ha. Mit dieser Zahl gewinnt man aber kein richtiges Bild von der tatsächlichen Bevölkerungsdichte der Stadt, da die überbaute Fläche doch nur einen beschränkten Teil des gesamten Stadtgeländes ausmacht. Setzt man daher die Einwohnerzahl in Beziehung zu der wirklich überbauten Fläche (einschl. Straßen und Plätzen) von rund 520 ha, so kommt man auf eine Dichte von 88 E/ha. Das ist gegenüber anderen Städten wie z. B. Ulm mit 173 und Eßlingen mit 127 E/ha immer noch recht wenig, so daß wir bei Heilbronn von einer relativ geringen Bevölkerungsdichte reden dürfen. Dies hängt auch damit zusammen, daß die gegenüber Ulm kleinere Bevölkerung[1] auf einen viel größeren Raum verteilt ist, nämlich auf 520 ha gegenüber 330 ha in Ulm[2]. Auch Eßlingens Bevölkerung (40 562 Einwohner) ist auf einen kleineren Raum (318 ha)[2] zusammengedrängt. Die weite Siedlungsfläche, die der Bebauung eigentliche Schwierigkeiten nirgends entgegenstellt, erklärt die große Ausdehnung und diese die geringe Volksdichte. Besonders ausschlaggebend ist hiebei die Neustadt. Denn bis tief ins 19. Jahrhundert hinein wohnte — wie schon gezeigt wurde[3] — die Bevölkerung größtenteils innerhalb der alten Ummauerung. Nach der Chronik (122), durch die die Bevölkerungszahlen verschiedener Zeiten belegt sind, hatte Heilbronn am Ende des 15. Jahrhunderts 4000 Einwohner. Im Jahre 1788 war die noch fast ganz innerhalb von Wall und Graben wohnende Bevölkerung auf 7000 gestiegen. Nachdem die Bevölkerungszahl im Jahre 1818 sogar etwas zurückgegangen war, brachten das 3. und 4. Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, von 1825 ab, eine stärkere Zunahme. Dies ist aus Abb. 3 (S. 32) ersichtlich, die deutlich das steile Ansteigen der Kurve von 1825—1834 zeigt. Von da bis zum Jahre 1867 ist die Steigung eine geringere: von 10 700 im Jahre 1834 steigt die Einwohnerzahl auf 11 600 im Jahre 1843, 1858 auf 14 000 und 1867 auf 16 700. Die bedeutendste Vermehrung bringen die nun folgenden Jahre bis zur Jahrhundertwende. 1871 zählt man fast 19 000, 1880

[1] Ulm hat 57 278 Einwohner nach der Volkszählung vom 16. Juni 1925.
[2] Laut Mitteilung der städtischen Vermessungsämter.
[3] Vgl. S. 26.

über 24 000, 1885 schon mehr als 28 000, 1890 fast 30 000, 1895 über 33 000 und 1900 beinahe 38 000 Einwohner. Nicht viel weniger steil ist die Kurve von 1900 bis 1910. Im Jahre 1904 wird die Zahl 40 000 überschritten, und 1910 beträgt die Einwohnerzahl schon 42 688. Das schwache Ansteigen der Kurve von 1910 bis 1919, wo 44 015 Einwohner gezählt werden, hängt natürlich mit dem Krieg und seinen Folgen zusammen. Die Kurve ist seitdem wieder in stärkerem Ansteigen begriffen. Das Bild von dem Wachstum der Bevölkerung entspricht also ganz dem von der Entstehung der verschiedenen Hausformen, wie überhaupt der Entwicklung der Neustadt, die ja zum größten Teil erst in der Zeit nach 1870 entstanden ist. —

Was die Art der Bevölkerung anbetrifft, so fällt dem schärferen Beobachter schon beim Gang durch die Straßen Heilbronns eine gewisse Uneinheitlichkeit auf,

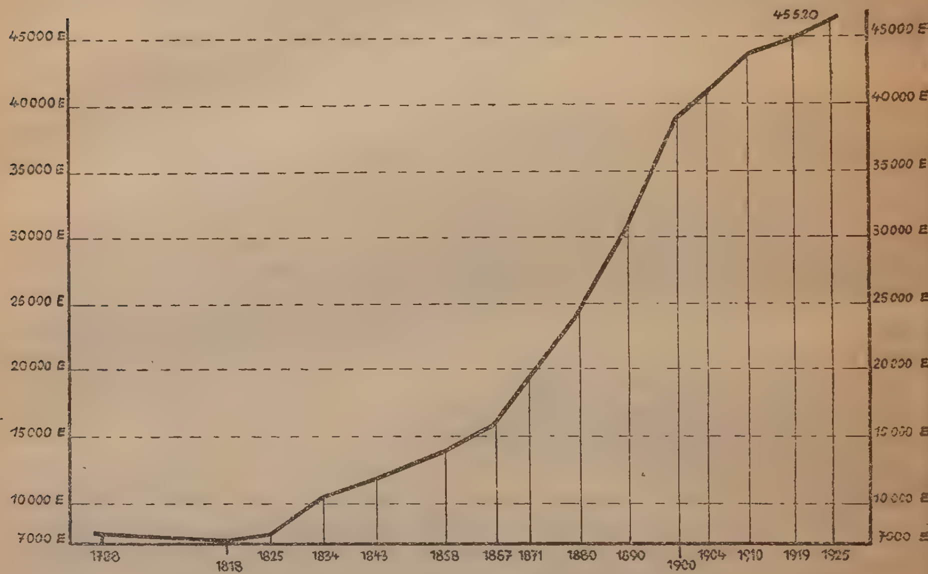


Abb. 3:

Das Wachstum der Bevölkerung Heilbronns von 1788—1925.

die eine Zusammensetzung der Bevölkerung aus verschiedenen Rassen[1] vermuten läßt, eine Art Mischbevölkerung, wie man sie in anderen Städten nicht in diesem Maß antrifft. Darin liegt auch die geographische Bedeutung der Arbeit von Schliz, der im Jahre 1898 festgestellt hat (153, S. 21), daß die damalige Bevölkerung zu ⅓ aus 3 deutlich nach ihren Körpermerkmalen charakterisierten Rassen, zu ⅔ aus Mischformen bestehen, die aus deren Verbindung hervorgegangen sind. Er unterscheidet demnach: 1. eine dunkle kurzköpfige (brachykephale) Rasse, die schon in vorrömischer Zeit ansässig war. Sie wäre zu Beginn unserer Zeitrechnung durch linksrheinische, gallische Volkselemente und dann durch römische Provinzialen verstärkt worden. Diese Bevölkerung wurde von den Ale=

[1] Der Ausdruck „Rasse" ist hier für eine anthropologische Gruppe gebraucht.

mannen zum Zwecke der Bebauung des Bodens geschont und von den Franken als hofhörige Kolonen der ausgedehnten Königsgüter geschätzt. Ihr Anteil würde etwa ein Fünftel der Gesamtbevölkerung betragen. 2. Braune Langköpfe, die südeuropäische Rasse, die nach Schliz die Überreste früherer Kolonisten aus den Mittelmeerländern darstellt (etwa 4 %); und schließlich 3. die germanische Rasse, die in vorrömischer Zeit die Überzahl, zur Alemannen- und Frankenzeit die herrschende Rasse bildete, und deren Vertreter in ihren Reinformen in stetem Rückgang begriffen sind (etwa 14 %). Der Rest der Bevölkerung (fast ⅔) gehört den Mischformen an.

Auch Juden gibt es in Heilbronn. Zeitweilig waren sie sogar ziemlich zahlreich und betrieben hauptsächlich den Geldhandel. Sie wohnten im östlichen Drittel der Lohtorstraße, die einst in diesem Teil Judengasse hieß. Mehrmals mußten sie die Stadt verlassen, weil sie sich starken Wucher zuschulden kommen ließen und sich natürlich bei ihren Schuldnern keiner Beliebtheit erfreuten. So schreibt auch Goethe in der „Schweizerreise" unter dem 18. August 1797 von Heilbronn: „es werden keine Juden hier gelitten," und auch vom Jahre 1818 vermerkt die Chronik das Fehlen der Juden (122, I, S. 324).

Wir lassen die Frage offen, ob der Zuzug fremder Bevölkerungsteile, namentlich seit der Zeit der Untersuchung durch Schliz, nicht doch noch stärkere Veränderungen im Bild der Heilbronner Einwohnerschaft hervorgerufen hat. Je stärker der Bevölkerungszuwachs durch Zuzug infolge der Industrialisierung der Stadt war und ist, umso stärker muß sich naturgemäß das Gesamtbild der Bevölkerung verändern, im Sinne eines weiteren Schwindens ihrer Einheitlichkeit. Immerhin besteht die Gliederung der Bevölkerung von Schliz in ihren Grundzügen wohl auch heute noch zurecht. Vertreter der ersten Rasse kann man noch heute hauptsächlich im Weingärtnerstand beobachten. In den übrigen Bevölkerungsteilen sind zweifellos vorwiegend die beiden anderen Rassen zu erkennen. Doch liegen über die heutige Rassenzusammensetzung der Heilbronner Bevölkerung keine neueren Beobachtungen mehr vor. Dagegen finden sich Schriften volkskundlicher Art über die Heilbronner Bevölkerung, wenn es sich dabei auch meist um Schilderungen handelt, die nicht auf besondere wissenschaftliche Untersuchungen zurückgehen. Dabei hat der Weingärtnerstand als einer der wichtigsten Träger des Heilbronner Volkstums besondere Beachtung gefunden.

Dieser Stand zeigt in der Tat ein eigenartiges, von der übrigen Bevölkerung abstechendes Gepräge. Auf die gleiche Erscheinung stößt man übrigens auch anderwärts, z. B. namentlich in Tübingen. Zwar sind die Weingärtner in Heilbronn, wenn auch vielleicht nicht in dem Maße wie die Tübinger, ihrer Rassenzugehörigkeit nach nicht ganz einheitlich. Wenn sie trotzdem heute ihrem ganzen Charakter nach doch eine einheitliche und eigenartige Bevölkerungsgruppe darstellen, so ist der Grund hiefür wohl in erster Linie in der Art der Beschäftigung zu suchen. Dazu kommt aber noch, daß der Stand sich immer abseits der übrigen Bevölkerung hielt, daß ein stark ausgeprägtes Standesgefühl den Weingärtner veranlaßte, nur „im Stande" zu heiraten. Heuß erwähnt (156, S. 75) auch für Heilbronn, daß es zu den Ausnahmen gehört, wenn ein junger Weingärtner sich seine Frau außerhalb des Standes holt. Das Band zum übrigen Bürgertum bilden gewöhnlich nur die Töchter, deren Neigungen keine so engen Grenzen gezogen sind. Diese Eigentümlichkeit hat zweifellos einerseits die Erhaltung gewisser ursprünglicher Rasseneigenschaften gefördert; andrerseits aber hat sicher die Beschäf-

tigungsart einen großen Einfluß auf die Charaktereigentümlichkeiten dieses Standes ausgeübt. Nach Heuß (156, S. 71) sind übrigens die etwa 360 Familien, die 1906 noch dem Weingärtnerstand in Heilbronn angehörten, nicht alle alten, reichsstädtischen Ursprungs. Vielmehr sind manche von ihnen erst im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts hereingekommen, und eine ziemliche Anzahl ist sogar erst neueren Datums und wird nicht so recht „zum Stand" gezählt: „sie heißen sich halt auch Weingärtner". Die engen verwandtschaftlichen Beziehungen unter den Angehörigen des Standes haben jedenfalls zur Ausbildung eines großen Zusammengehörigkeitsgefühls geführt. Diesem mögen dann auch die Tugenden entsprungen sein, die den Weingärtner besonders auszeichnen, als da sind starker Familiensinn, Hilfsbereitschaft und lebhafter Bürgersinn. Der letztere erklärt sich hauptsächlich daraus, daß sich der Weingärtner als bodenständiger und alteingesessener Bürger von Heilbronn fühlt.

Aber auch die übrige Bevölkerung zeigt gewisse gemeinsame Charakterzüge, die sie von der anderer Städte unterscheiden und die im Stadtbild durchaus in Erscheinung treten. Im allgemeinen zeichnen sich die Heilbronner wie die Franken überhaupt durch Lebhaftigkeit und Redseligkeit sowie durch freundliches Wesen gegen Fremde aus (134, I, S. 61). Auch rasche Entschlossenheit und Lebensluft gehören zu ihren bezeichnenden Eigenschaften. Die letztere äußert sich besonders bei den berühmten Heilbronner Herbstfeiern, von denen noch die Rede sein wird. —

Von besonderer Einwirkung auf das Stadtbild ist nun weiter auch die Verteilung der Bevölkerung über die Stadt hin. Bei der Engräumigkeit der Altstadt ist eigentlich anzunehmen, daß in dieser Beziehung große Unterschiede zwischen dieser und den neuen Stadtteilen vorhanden sind. Da aber einerseits bei den Altstadthäusern die Giebelgeschosse gewöhnlich als Wohnräume ausscheiden und in den Erdgeschossen vielfach Läden eingebaut oder Werkstätten eingerichtet sind, andrerseits in der wenn auch weitläufig gebauten Neustadt die Häuser eine größere Wohndichte aufweisen, so sind allerdings diese Unterschiede, wenigstens zum Teil, wieder aufgehoben. Man kommt jedoch hiebei, wie schon Wever (102, S. 40) hervorgehoben hat, mit der physiognomischen Betrachtung allein nicht zum Ziel. Man sieht sich vielmehr gezwungen, einer genaueren Untersuchung die Ergebnisse der Statistik zugrunde zu legen. Mit Hilfe dieser konnte nun, bei einer Dichte von 88 im ganzen Stadtgebiet[1], für die Neustadt eine Wohndichte von nur 73 E/ha gegenüber 423 im Altstadtgebiet berechnet werden. Gewiß sind auch diese Zahlen nur Durchschnittszahlen, denn gelegentlich steigt die Dichte in der Altstadt auf 480 und auch in der Neustadt auf 400 E/ha, doch sind das nur Ausnahmen (vgl. K. VIII). Im ganzen müssen diese Dichtewerte überhaupt als niedrig bezeichnet werden, namentlich im Vergleich zu Stuttgart. Dort tritt im Altstadtgebiet eine Durchschnittsdichte von 777 auf, wobei die Maximaldichte nahezu 4000 beträgt (102, S. 44). Aber auch in den neueren Stadtteilen Stuttgarts zeigt die Dichte viel höhere Werte als in Heilbronn. Durch die Enge des Gesamtraumes und die große Bevölkerungszahl ist dort eine engere Bebauung und dadurch eine dichtere Bewohnung nötig geworden.

Die Verteilung der Bevölkerung über die verschiedenen Stadtteile im einzelnen zeigt deutlich K. VIII. Sie gibt die Bewohnerzahl pro ha nach Häuserblöcken an. Diese wurde von uns aus den Ergebnissen der Volkszählung vom 16. Juni 1925 berechnet. Dazu ist noch folgendes zu bemerken.

---

[1] Vgl. S. 31.

In der Altstadt kann man zwei Teile feststellen, die sich mit den beim Grundriß gefundenen decken. Der Unterschied zwischen beiden ist allerdings nicht sehr groß. Im Stadtbild tritt er gar nicht in Erscheinung, ist vielmehr nur statistisch erfaßbar. Beträgt der Durchschnitt im ganzen 423 E/ha, so findet man Höchstwerte im südwestlichen Teil von 480 bzw. 444 im südöstlichen gegenüber 413 E/ha im nördlichen Teil. Der Grund für diese Unterschiede liegt lediglich in der geschichtlichen Entwicklung der Altstadt. Wie schon beim Grundriß festgestellt werden konnte[1], ist der Altersunterschied der beiden Altstadtteile nicht sehr groß, daraus erklärt sich auch der geringe Unterschied in der Bevölkerungsdichte, wobei allerdings bei dem später gebauten nördlichen Teil der Altstadt offensichtlich schon eine lockerere Bebauung Platz gegriffen hat. Das im ganzen Altstadtgebiet überwiegend auftretende dreistockige Wohnhaus diente von jeher landwirtschaftlichen Zwecken und läßt daher auch keine starke Bewohnung erwarten. In der Tat ist auch diese heute nicht viel höher, als dies schon 1788 der Fall war. Von 8 Bewohnern auf ein Haus ist sie seitdem nur auf 10 gestiegen. Wenn trotzdem die Altstadt heute fast den 4. Teil der ganzen Bevölkerung beherbergt — nahezu 4000 mehr als im Jahre 1788 — so ist dies eben der außerordentlich engen Bebauung zuzuschreiben; seit 1788 ist die Zahl der Wohnhäuser in der Altstadt von 900 auf 1061 im Jahre 1925 gestiegen. Im ganzen ist der Charakter der Wohnviertel der Altstadt ein recht bescheidener, abgesehen von einer größeren Zahl der in den Hauptstraßen und am Marktplatz auftretenden alten Patrizier-Häuser, worauf schon hingewiesen wurde[2]. Im südöstlichen Teil erkennt man wieder das schon wiederholt erwähnte Gebiet der Durchbruchsstraßen mit den 3- bis 4stockigen Mietshäusern neuerer Entstehung.

Eine Entvölkerung der Altstadt im Sinne der Citybildung vollzog sich in Heilbronn, wie schon kurz gestreift wurde[3], bisher nicht. Zwar ist der Kern der Stadt durch den Einbau zahlreicher Geschäftsräume und Läden zum eigentlichen Geschäftsgebiet umgestaltet, jedoch ohne dies ausschließlich zu sein oder zu werden, wie man es bei den Großstädten häufig beobachten kann. Die Entfernungen sind trotz der im Vergleich zur Einwohnerzahl so beträchtlichen Ausdehnung der Stadt doch noch nicht groß genug, ebensowenig aber vor allem die Bevölkerung, als daß sie einen so umfangreichen Binnengeschäftsbetrieb nach sich ziehen würde und hiefür auch die Wohnräume noch in Anspruch genommen werden müßten.

Das Neustadtgebiet weist — wie Karte VIII verdeutlicht und wie schon hervorgehoben wurde — im ganzen eine viel geringere Wohndichte auf als Folge der Weiträumigkeit der Bebauung dieses Stadtteils. Immerhin bestehen auch hier gewisse Unterschiede. In dem Hauptteil der Neustadt zunächst, der innerhalb der Grenze des Bahnkörpers der Linie Hauptbahnhof—Südbahnhof sich ausdehnt, kann man 2 Gürtel verschiedener Wohndichte erkennen. Die Grenze zwischen beiden bildet die Oststraße, die vom Südbahnhof zum Sülmertorbahnhof im Norden führt (vgl. K. VIII). Der innere Gürtel erscheint dichter bewohnt. Hier herrscht eine Wohndichte von 100 bis 300 E/ha; sie steigt aber in 2 Gebieten sogar auf über 300 an; im Südosten wird die Zahl 330 erreicht, während die Dichte im Norden die Höhe von 300 kaum überschreitet. Die stärkere Ansammlung von Bewohnern in diesen beiden Blockflächen, die auf K. VIII stark auffallen, erklärt sich wohl daraus, daß hier in den 70er Jahren für die damals schnell wachsende Bevölkerung rasch

[1] Vgl. S. 13.
[2] Vgl. S. 24.
[3] Vgl. S. 23.

Unterkunftsmöglichkeiten geschaffen werden mußten. In der Tat sind jene Stadtteile in der Zeit zwischen 1870 und 1880 entstanden. Es ist nicht verwunderlich, daß diese Gegenden dichtester Bewohnung einen bescheidenen Eindruck hervorrufen. Noch mehr ist dies jedoch der Fall in dem Teil unmittelbar südlich der Altstadt, der schon beim Grund- und Aufriß als der älteste im Neustadtgebiet erkannt wurde, und in dem durch die zahlreichen und unschönen Hintergebäude der Eindruck dichter Bebauung und Bewohnung hervorgerufen wird[1], wenn sich auch die Wohndichte nur zwischen 100 und 300 bewegt. Auch macht sich die Nähe größerer Fabriken — besonders die Knorrsche Nährmittel- und die Heilbronner Zuckerfabrik im Süden— bemerkbar.

Dieser innere Gürtel ist nun aber gewissermaßen durchbrochen, indem sich im südöstlichen und östlichen Stadtteil keilartig Gebiete mit schwacher Besiedlung hereinschieben als Ausbuchtungen des äußeren Gürtels dünner Bevölkerung. Es sind das diejenigen Stadtteile, die beim Aufriß als die der monumentalen öffentlichen Bauten sowie der villenartigen Häuser hervortreten und noch zahlreiche Grünflächen aufweisen. Diese Gegenden erwecken deshalb auch den Eindruck dünn besiedelter, vornehmer Wohnviertel und größerer Wohlhabenheit. Tatsächlich beträgt hier die Dichte teilweise 40, ja teilweise nur 20 bis 25 E/ha.

In dem äußeren Gürtel der Neustadt, östlich der Oststraße, übersteigt die Wohndichte nur im Nordosten die Zahl 100; sonst erreicht sie diese meist nicht einmal. Es zeigen sich Mindestwerte von 20—25 im äußersten Süden und Südosten. Hier findet sich eben noch reichlicher Baugrund.

Die Vorstadtgebiete endlich weisen ebenfalls — abgesehen von der Bahnhofsvorstadt — eine recht schwache Besiedlung auf. Die Wohndichte reicht nirgends an 200 heran, bleibt vielmehr meist ganz erheblich hinter dieser Zahl zurück. Am dichtesten erscheint sie in dem Zwickel zwischen Weinsberger und Neckarsulmer Bahnlinie, wo 150 E/ha auftreten. Es sind die erwähnten Arbeiterwohnhäuser, die naturgemäß verhältnismäßig dicht bewohnt sind. Die übrigen Teile jenseits der Bahnlinie stellen neueste, teils im Villen-, teils im Siedlungsbaustil hergestellte Wohngebäude dar. Sie stehen noch ziemlich vereinzelt und sind — wie erwähnt — als die ersten Versuche der Hangbesiedlung anzusehen. Die Wohndichte ist daher äußerst gering.

Eine sehr mäßige Wohndichte, nämlich unter 50 E/ha, zeigt vor allem auch das Industrieviertel im Norden. Der Grund ist natürlich darin zu suchen, daß dieses ganze Gelände vorzugsweise der Industrie vorbehalten ist. Wie schon beim Aufriß hervorgehoben wurde[2], sind die dortigen Wohngebäude deshalb vorwiegend von Bergwerks- und Industriearbeitern bewohnt, was auch äußerlich in Erscheinung tritt.

Ein etwas anderes Bild bietet die Bahnhofsvorstadt. Auf der Karte VIII fällt sofort die verhältnismäßig hohe Wohndichte auf. Diese erreicht im südwestlichen Teil sogar die Zahl 330 und bleibt nur an den Rändern unter 100. Hier vereinigen sich zwei Kräfte, die anziehend auf die Bewohner gewirkt haben: der Bahnhof und die Industriebetriebe. Und wirklich ist auch die starke Besiedlung dieses Geländes erst nach der Errichtung des Bahnhofes (i. J. 1847/49) erfolgt, zum größten Teil sogar erst nach 1870, also mit dem Beginn des Aufschwungs der industriellen Tätigkeit, die sich zu einem nicht geringen Teil auch hier festgesetzt hat.

---

[1] Vgl. S. 27.
[2] Vgl. S. 30.

So ergibt sich im ganzen auch bezüglich der Verteilung der Bevölkerung Heilbronns über die verschiedenen Stadtteile hin ein ziemlich einfaches Bild. Vom alten dichtbewohnten Siedlungskern nimmt die Dichte nach den äußeren Stadtgrenzen hin ab, aber nicht regelmäßig, sondern vielfach so, daß von der Altstadtgrenze aus zunächst eine allmähliche Abnahme erfolgt, teilweise jedoch die äußeren Gebiete wieder eine Verdichtung aufweisen. Bis weit in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein konnte sich die Bevölkerung allmählich konzentrisch ausdehnen (vgl. K. V). Erst gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts bewirkte die starke Bevölkerungszunahme eine stärkere Bebauung in den anderen Stadtteilen.

* * *

III. Das wirtschaftsphysiognomische Bild.[1]

Die Wirtschaftszweige überhaupt — Die Gewerbeproduktion und ihre Zweige — Die Urproduktion und ihre Zweige.

Aus der Verteilung der Bevölkerung über die Stadt war zu erkennen, daß auf die Gestaltung des Stadtbildes nicht zuletzt die Tätigkeit der Bewohner bestimmend einwirkt. Auf diese Tatsache ist außer bei Stuttgart von Weber (102) bisher noch zu wenig Bedacht genommen worden, wenn auch schon Geisler (3) und namentlich Schlüter (20) auf den Zusammenhang der Stadtausbildung mit den Wirtschaftsverhältnissen hingewiesen haben[2]. Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt ist man neben der physiognomischen Untersuchung hauptsächlich auf Schilderungen einzelner Wirtschaftszweige sowie auf statistische Berichte angewiesen. Über das Wirtschaftswesen von Heilbronn liegt eine Reihe von Arbeiten vor. Neben der Oberamtsbeschreibung (133 und 134), sowie den Handelskammerberichten (155) und der Abhandlung von Heuß (156) sind es namentlich die Schriften von v. Rauch (161 und 162), die hiefür in Betracht kommen. Während die letzteren die Verhältnisse einzelner Handwerke im Mittelalter schildern, eröffnet Heuß einen Einblick in die Beschäftigung der Bevölkerung mit Weinbau und in den Weingärtnerstand. Die Jahresberichte der Handelskammer enthalten eine Darlegung des Geschäftsganges der einzelnen Gewerbezweige, und die Oberamtsbeschreibung gibt eine rein volkswirtschaftliche Darstellung von der gewerblichen Tätigkeit der Bevölkerung.

Im folgenden dagegen soll das heutige gesamte Wirtschaftsleben in seiner Bedeutung für das heutige Stadtbild dargestellt werden. Da nun häufig das Ergebnis der physiognomischen Untersuchung nicht der tatsächlichen volkswirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Wirtschaftszweige entspricht, so muß eine gewisse Verquickung dieser Methode mit der volkswirtschaftlichen angestrebt werden, um dadurch ein getreues Bild von der wirklichen Bedeutung des Wirtschaftswesens für das Stadtbild zu gewinnen. Gegenüber der Betrachtung des Grund- und Aufriß- sowie des bevölkerungsphysiognomischen Bildes ist aber hier noch ein Unterschied zu beachten. Während sich die Darstellung des Stadtbildes bisher naturgemäß auf das Weichbild der Stadt, d. h. auf das von Gebäuden bestandene Stadtgebiet, beschränkt hat, greift das Wirtschaftsbild in seinen Ursachen und Wirkungen über diesen Raum hinaus und umfaßt die gesamte städtische Mar-

[1] Vgl. K. IX—XI.

[2] Neuerdings, nach Abschluß dieser Arbeit, hat namentlich Bobek im „Geographischen Anzeiger" (1927) auf diese Zusammenhänge hingewiesen.

kungsfläche, ja z. T. darüber hinaus auch noch die weitere Umgebung. Die Markungsfläche muß daher in ihrem vollen Umfange bei der Erklärung des Wirtschaftsbildes mitbetrachtet werden.

Nicht immer zeigte Heilbronn das heutige Wirtschaftsbild. Charakter und Wirtschaftsleben der Stadt haben vielmehr außerordentlich geschwankt. Volkswirtschaftlich spiegelt sich das Wirtschaftsleben am deutlichsten in der Berufsgliederung der Bevölkerung, für die allerdings neuere Zahlen nicht zur Verfügung stehen[1]. Im Jahre 1907 gliederte sich bei einer Einwohnerzahl von rund 40 000 Seelen[2] nach der Gemeindestatistik (108) die Bevölkerung folgendermaßen (vgl. Tab. 1).

Tabelle 1:

Berufsgliederung der Bevölkerung Heilbronns im Jahre 1907.

Berufe	Personen	Prozente
Industrie und Gewerbe	21 258	rund 53
Handel und Verkehr	8 559	„ 21
Landwirtschaft	2 289	„ 6
Militär, Beamte und freie Berufe . . .	3 019	„ 7,5

Auffallend ist, daß die landwirtschaftliche Betätigung, die zweifellos in früheren Zeiten die Hauptrolle gespielt hat, nur noch 6 % der Gesamtbevölkerung umfaßt, während fast ¾ der Bevölkerung in Gewerbe und Industrie sowie dem eng damit zusammenhängenden Handel und Verkehr ihren Verdienst suchen. Daß dieses Verhältnis nicht zu allen Zeiten so war, zeigt ein Blick in die Geschichte. Schreibt doch die „Statistik und Geographie Württembergs" von 1804 über Heilbronn, daß „Manufakturen und Fabriken im eigentlichen Sinne keine da seien" (134, II, S. 126). Reger Gewerbefleiß zeichnete allerdings auch schon im Mittelalter die Bewohner Heilbronns aus. Hiezu trugen jedenfalls sowohl die günstigen landwirtschaftlichen Verhältnisse als auch die Ausnutzungsmöglichkeiten der Wasserkräfte bei. Durch die ausgedehnte Wollen- und Leinenweberei, Tuchmacherei und Lederherstellung gelangte die Stadt zu Wohlstand und Ansehen (132, S. 13). In der Folge aber wirkte sich die Lage Heilbronns dahin aus, daß die Handelstätigkeit der Heilbronner mehr und mehr die gewerbliche überwog. Erst im Laufe des 19. Jahrhunderts trat dann der Umschwung zu Gunsten der letzteren ein. 1832 hatte Heilbronn schon verhältnismäßig die meisten Fabriken im Lande, nämlich 17 mit zusammen 450 Arbeitern[3], und eine Aufnahme für das Jahr 1896 ergab 58 Fabriken mit rund 9000 Arbeitern in Heilbronn (134, II, S. 126). Im Sommer 1925 belief sich die Zahl der in den Heilbronner Fabriken beschäftigten Arbeiter und Angestellten auf über 15 000[4]. Diese Veränderungen haben sich teilweise noch nicht restlos im Stadtbild ausgewirkt.

---

[1] Laut Mitteilung des Statistischen Landesamts wird auf Grund der Zählung vom Juni 1925 die Berufsstatistik nur für die Oberämter, nicht auch für die Gemeinden, zusammengestellt.

[2] Am 16. Juni 1925 sind es 45 520, vgl. S. 31.

[3] In ganz Württemberg bestanden damals 269 Fabriken mit 6852 Arbeitern.

[4] Diese Zahl ist auf Grund von Mitteilungen der Handelskammer Heilbronn, sowie des Gewerbeaufsichtsamts Stuttgart ermittelt. In der Monographie von Heilbronn (130, S. 61) gibt Krauß nur 12 643 Personen an.

Heute findet man in Heilbronn fast alle denkbaren Wirtschaftszweige vertreten. Aber neben der von Anfang an vertretenen Landwirtschaft steht heute volkswirtschaftlich an erster Stelle das Großgewerbe, nächst diesem folgen die Handwerksbetriebe, die für den täglichen Bedarf der Bevölkerung zu sorgen haben. Selbstverständlich herrscht auch ein äußerst reger Handel, namentlich mit all den am Ort erzeugten Waren, der seinerseits wieder einen starken Verkehr bedingt. Steht doch die in Handel und Verkehr beschäftigte Bevölkerung ihrer Zahl nach an 2. bzw. 3. Stelle. Hievon wird in einem besonderen Abschnitt noch gesprochen werden. —

Sehr deutlich tritt im eigentlichen Stadtbild die Gewerbetätigkeit der Bevölkerung in Erscheinung, vor allem die großgewerbliche. Sie spielt in Wahrheit die ausschlaggebende Rolle. Überall fallen die Betriebe auf, sei es durch die Massigkeit ihrer Gebäude, sei es durch hoch aufragende Schornsteine, sei es durch den Rauch, der diesen entquillt. Ein Kennzeichen bildet aber auch, wenigstens zu gewissen Tageszeiten, der Strom der Arbeiter, der sich nach bzw. von jenen Fabrikanlagen ergießt, zu einem guten Teil von und zu den Bahnhöfen. Denn zu den in Heilbronn ansässigen Beschäftigten kommt noch eine nicht unbeträchtliche Zahl auswärts wohnender und täglich nach Heilbronn zur Arbeit gehender oder fahrender Personen, die aus allen Richtungen in die Fabrikbetriebe hereinströmen. Die Hauptmasse dieser Arbeiter kommt auf der Stuttgarter Bahnlinie von Kirchheim a. N. an, auf der Jagstfelder Linie von Untergriesheim, auf der Heidelberger von Gundelsheim, auf der Karlsruher von Stetten am Heuchelberg, auf der Haller Linie von Bretzfeld und auf der Bottwartal-Bahn von Ilsfeld ab. Heilbronn bildet also ein „Pendelzentrum" (vgl. Abb. 7 S. 65). Es wird hievon im Kapitel „Verkehr" noch die Rede sein. So kann man des Morgens am Hauptbahnhof und namentlich an den Haltestellen Sülmertor im Norden und Karlstor im Nordosten wie auch am Südbahnhof einen mächtigen Arbeiterstrom ankommen und nach Fabrikschluß dorthin zurückfluten sehen; ebenso neuerdings von den Haltestellen der Kraftwagenlinien nach Bonfeld, Kirchhausen-Fürfeld und Untergruppenbach. Es sind von den etwa 15 000 insgesamt in Heilbronner Fabriken beschäftigten Arbeitern zunächst etwa 3000[1], die mit der Bahn von auswärts kommen, um in Heilbronn der Arbeit und dem Verdienst nachzugehen. Dazu kommt aber noch die nicht geringe Zahl derer, die mit der Straßenbahn, z. B. von Sontheim, zu Rad oder zu Fuß von Böckingen, Neckargartach usw. und mit dem Kraftwagen ihre Arbeitsstätte in Heilbronn zu erreichen suchen. Nach der Volkszählung von 1910 waren es insgesamt rund 5500 Personen, d. h. mehr als ⅓ der gesamten Arbeiterzahl, die von auswärts nach Heilbronn zur Arbeit kamen. Es dürfte also die Zahl derer, die nicht mit der Bahn zur Stadt fahren, immerhin heute mit mindestens 2500 anzunehmen sein. Das ist natürlich nur der gewaltigen Entwicklung der Industrie im Laufe des 19. und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zuzuschreiben.

Welche Bedeutung die einzelnen Industriezweige in Heilbronn erlangt haben, ist physiognomisch schwer festzustellen, wird aber ersichtlich aus der Zahl der in ihnen beschäftigten Arbeiter und Angestellten. Im Sommer 1925 war die Bedeutung der einzelnen Industriezweige folgende (vgl. Tab. 2)[2]:

---

[1] Nach der Zahl der Arbeiterwochenkarten April-Juni 1925 (vgl. auch 57, S. 40).

[2] Die Zahlen wurden in freundlicher Weise von der Handelskammer Heilbronn sowie vom Gewerbeaufsichtsamt Stuttgart zur Verfügung gestellt. Beiden Stellen sei bester Dank gesagt.

Tabelle 2:

Die Industriezweige in Heilbronn.

	Industriezweige	Personen
1.	im Nahrungs- und Genußmittelgewerbe	rund 5390
2.	im Hütten- und Salinenwesen	„ 400
3.	in der Industrie der Öle und Fette	„ 350
4.	in der chemischen Industrie	„ 480
5.	im Baugewerbe und in der Industrie der Steine und Erden	„ 290
6.	in der Maschinenindustrie und Metallverarbeitung	„ 2760
7.	in der Textilindustrie	„ 600
8.	in der Verarbeitung tierischer Rohprodukte	„ 670
9.	in der Papierindustrie	„ 2300
10.	in der Holzbearbeitung	„ 940
11.	im polygraphischen Gewerbe	„ 800
12.	in sonstigen Gewerbezweigen	„ 900

Abbildung 4 zeigt, daß gegenüber der Nahrungs- und Genußmittelindustrie alle anderen Gewerbezweige weit zurücktreten; sie zieht mehr als den dritten Teil der gesamten Arbeiterschaft an sich. Stark vertreten sind nur noch die Maschinenindustrie und Metallverarbeitung sowie die Papierindustrie.

Die meisten Gewerbe verdanken ihr Aufblühen namentlich der günstigen Verkehrslage der Stadt an dem von hier ab schiffbaren Neckar und an den Eisenbahnlinien. Diese sind zu Durchgangslinien für den Verkehr von Süden nach Norden und von Osten nach Westen geworden. Ein Teil der Großgewerbe beruht auf der mittelalterlichen Handwerkstätigkeit, so außer der Silberwarenindustrie z. B. die Lederfabrikation, die aus der früheren Gerbereitätigkeit hervorging. Eigentlich bodenständige Gewerbe sind nur in der Nahrungs- und Genußmittelindustrie und in der Lederfabrikation zu erkennen. Die letztere fußt auf der von jeher bedeutenden Viehzucht der Heilbronner Gegend[1]; die erstere verarbeitet die pflanzlichen Erzeugnisse der fruchtbaren Umgebung. Die Zuckerfabrik, die Zichorien- und Konservenfabrik, die den Heilbronner Obstreichtum verwertet, sie alle finden ihre Rohstoffe in der Landwirtschaft. Ursprünglich bodenständig ist außerdem die Tabakindustrie, wenn sie auch heute ihre Rohstoffe von auswärts beziehen muß, da der Tabakanbau keine Bedeutung mehr hat. Die Entdeckung großer Salzlager Ende des 19. Jahrhunderts hat endlich zur Ausbeutung dieser und zur Errichtung des Salzwerkes geführt. Hart am Neckar, etwas unterhalb Heilbronns, gegenüber Neckargartach, wurde im Jahre 1885 ein Schacht erstellt, um den sich heute die Fabrikanlagen sowie ein besonderer Hafen gruppieren. Die Förderung beträgt laut der Oberamtsbeschreibung (134, I., 2. Abt. S. 209) jährlich etwa 2 Millionen Zentner Steinsalz, von dem der größte Teil in gemahlenem Zustand zum Versand kommt, ein kleinerer Teil aufgelöst und in den Sudhäusern zu Tafelsalz verarbeitet wird.

Im ganzen gilt für Heilbronn dasselbe, was Weyer (102, S. 68) für Stuttgart feststellen konnte, daß nämlich die Stadt vorzugsweise das Bild einer Verfeinerungsindustrie zeigt. Dazu kommen aber hier noch die erwähnten „boden-

[1] Vgl. S. 48.

ständigen" Gewerbe, d. h. diejenigen, die die in Heilbronn und Umgebung gewonnenen Rohstoffe verarbeiten. Ein weiteres Charakteristikum in Heilbronn ist — wieder im Gegensatz zu Stuttgart — eine Konzentration der Industrie in einzelnen Stadtvierteln. Das fällt einem schon bei einem Gang durch die Stadt auf.

Allerdings stößt die genauere Erfassung der Konzentration der Industrie und ihrer Einwirkung auf das Stadtbild auf gewisse Schwierigkeiten, die in der bisherigen Literatur nicht genügend geklärt und behoben sind. Wever (102) spricht von der „Industriedichte" und errechnet diese auf Grund der Statistik aus der Zahl der in den Fabriken beschäftigten Arbeiter mit Beziehung auf den Einheitsraum. Damit erhält man zwar einen Einblick in die volkswirtschaftliche Bedeutung der Industrie für die Stadt, dieser entspricht aber nicht immer das geographische Bild und der Einfluß auf die Gestaltung des Antlitzes der Stadt. Das von Wever gewählte Verfahren zeitigt also kein ganz richtiges Bild, wie man

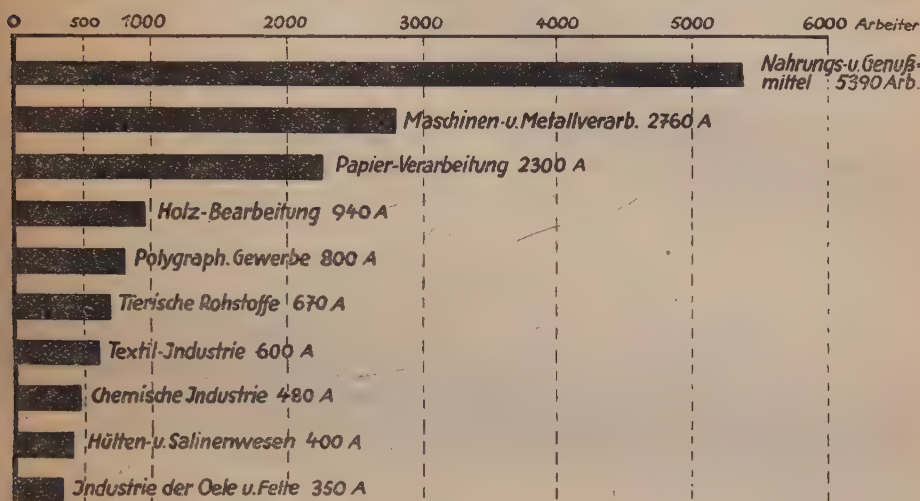


Abb. 4:

Die Bedeutung der einzelnen Industriezweige Heilbronns nach der Zahl der beschäftigten Personen.

besonders deutlich gerade in Heilbronn erkennen kann. Hier findet man nämlich in der Bahnhofsvorstadt die größte Arbeiterzahl (160 A/ha), während im Industrieviertel nur etwa 33 A/ha entfallen. Dabei erweckt die erstere durchaus nicht den Eindruck besonders großer „Industriedichte", während das letztere vorzugsweise der großgewerblichen Tätigkeit vorbehalten ist und auf einer beträchtlichen Fläche zahlreiche und zum Teil recht umfangreiche, dicht beieinander liegende industrielle Betriebe aufweist, die Wohngebäude dagegen ganz zurücktreten. Der Begriff der „Industriedichte" im Sinne einer im Stadtbild sich scharf ausprägenden Verdichtung, d. h. Ansammlung industrieller Betriebe, deckt sich also nicht mit dem Bild, das man aus der Berechnung der Arbeiterzahl pro ha erhält. Die Industriedichte oder besser der Umfang der Industrialisierung der Stadt bzw. einzelner Stadtteile ergibt sich vielmehr vor allem aus dem Verhältnis der Zahl und Flächen-

beanspruchung der Betriebe zu denen der Wohngebäude und der Einwohner. Die stärkste Industrialisierung besteht da, wo der Wohnraum und damit auch die Zahl der Bewohner am weitesten zurückgedrängt ist zugunsten großgewerblicher Betriebe. Wir lehnen daher hier auch den Ausdruck „Industriedichte", der den Quotienten aus Arbeiterzahl und Fläche darstellt, ab und sprechen nur von dem Grad der Industrialisierung der einzelnen Stadtteile. Bei der kartographischen Darstellung (vgl. K. X) ist sodann zu beachten, daß man den nach Arbeitern pro ha berechneten Grad der Industrialisierung mit der Zahl der eingezeichneten Betriebe verbinden, sowie mit der Karte VIII der Bevölkerungsdichte vergleichen muß, um ein einigermaßen richtiges Bild von der Auswirkung der großgewerblichen Tätigkeit der Bevölkerung auf das Stadtbild zu erhalten.

Im ganzen kann man so bezüglich des Grads der Industrialisierung (vgl. K. VIII und X) eine deutliche Grenzlinie erkennen zwischen dem westlichen und östlichen Teil der Stadt. Sie wird gebildet von der östlichen Altstadtgrenze und ihrer Verlängerung nach Norden und Süden. Abgesehen vom nördlichen Teil der Altstadt prägt sich deutlich eine Verstärkung westlich der Grenzlinie aus. Östlich dagegen findet man eine sehr geringe Industrialisierung, die im Nordosten sogar zu einer Armut wird.

Bevor die Einzelheiten der Verteilung der Industrie in den verschiedenen Stadtteilen näher behandelt werden, sei noch ganz allgemein die Verteilung der einzelnen Industriezweige über die Stadt besprochen. Bezüglich dieser ist eine gewisse Gesetzmäßigkeit erst für die neueste Zeit zu erkennen, insofern als „lästige" Anlagen wie vor allem Maschinen-, Leder- und chemische Industrie auf das neue Industrieviertel im Norden verwiesen werden. Aus Karte XI ist auch ersichtlich, daß die Nahrungs- und Genußmittelindustrie im westlichen, südlichen und östlichen, die der Metallverarbeitung im südlichen und südöstlichen Teil der Neustadt sowie im südlichen des Altstadtgebiets, die Lederindustrie in dessen nördlichem Teil ihre Hauptsitze haben. Die wichtigsten Betriebe des Papiergroßgewerbes finden sich im nördlichen, östlichen und südöstlichen Gebiet der Neustadt, das Holzbearbeitungsgewerbe außer im neuesten Industrieviertel hauptsächlich im östlichen und zum Teil auch im südlichen, das polygraphische Gewerbe im nordöstlichen Teil der Neustadt. Dabei sind jedoch die meisten Gewerbe auch in den übrigen Teilen der Stadt vertreten, ohne daß irgend ein besonderer Grund für die Ansiedlung jeweils gerade an der betreffenden Stelle ersichtlich wäre. Für die Wahl des neuen Industrieviertels im Norden war wohl vor allem die Möglichkeit sowohl des Bahnanschlusses als namentlich die der Schaffung bzw. Erweiterung von Hafenanlagen maßgebend. Daß die in Heilbronn vorherrschende Windrichtung wahrscheinlich keinen ausschlaggebenden Einfluß auf die Wahl der Ansiedlungsorte der Industrie gewonnen hat, wurde schon erörtert.[1] Wenn lästige Gewerbezweige teilweise auch heute noch in anderen Stadtteilen, namentlich in der Bahnhofsvorstadt, vorhanden sind, so handelt es sich hiebei eben um Betriebe, die ehemals an der Peripherie der Stadt lagen oder noch liegen, und die nicht wohl gezwungen werden können, ihren Sitz zu ändern. Die größte Mannigfaltigkeit in den Erzeugnissen zeigt der östliche Teil des Neustadtgebiets.

Die Karten X und XI machen weiter deutlich, daß nicht bloß die größte Zahl der Betriebe, sondern auch die zahlreichsten Großgewerbezweige vorherrschend im Neustadtgebiet anzutreffen sind. Zudem ist noch die Beobachtung zu machen, daß

[1] Vgl. S. 6.

in jüngster Zeit eine Reihe von Firmen ihre Betriebe aus der Altstadt und teilweise aus dem östlichen Teil der Neustadt nach dem Industrieviertel im Norden verlegt haben. Dieser Prozeß der Umlagerung, die Verdrängung der großgewerblichen Anlagen nach den Randgebieten der Stadt, hängt, ähnlich wie in Stuttgart, nur hier in stärkerer Ausprägung, mit der geschichtlichen Entwicklung der Stadt sowohl als der Industrie mit ihrem Ausdehnungsdrang und ihren Verkehrsbedürfnissen zusammen. In der Altstadt war von vornherein kein genügender Raum für größere Betriebe vorhanden. Deshalb blieb diesen nichts anderes übrig als die Ansiedlung an der Peripherie der neuen Wachstumsteile, zu deren Weiterentwicklung und Entfaltung sie ihrerseits wieder beitrugen. Neben dem Raummangel in der Altstadt einerseits und den niedrigeren Bodenpreisen an der Peripherie andrerseits mag zum Teil auch der Wunsch, die Wasserkraft und -Menge des Flusses auszunützen, für die Auswahl des Platzes eine Rolle gespielt haben. Hiefür kamen natürlich vor allem die Inseln, der Hefenweiler und das Hospitalgrün oder die „große“ Bleichinsel nebst der „kleinen“ Bleichinsel, in Frage. Dort wurden denn auch frühzeitig Schleif- und Papiermühlen errichtet. In neuester Zeit allerdings wird der Neckar mehr in seiner Eigenschaft als Transportweg denn zur unmittelbaren Wasserkraftausnutzung durch die Fabrikbetriebe berücksichtigt. Daher suchen die neueren größeren Industrieanlagen ihren Platz vor allem im Hinblick auf die Möglichkeit des Anschlusses an die Schiffahrt wie auch an die Bahn. Für diese Bedürfnisse wird in ausgiebigstem Maße durch Schaffung von Hafenanlagen und Bahnanschlußgleisen gesorgt, insbesondere im Industrieviertel im Norden der Stadt. —

Nachdem so die Grundzüge sowohl der Industrialisierung Heilbronns nach der Stärke und nach der Verteilung der einzelnen Arten der Gewerbe dargelegt sind, sollen nunmehr die Verhältnisse in den einzelnen Stadtteilen näher betrachtet werden.

In der Altstadt besteht ein Unterschied zwischen dem nördlichen und südlichen Teil, ähnlich wie ein solcher im Grund- und Aufriß zu verzeichnen ist (vgl. K. X).

Während in dem südlichen älteren Teil etliche größere Industriebetriebe auffallen, sucht man im nördlichen Teil, ohne dafür einen näheren Grund angeben zu können, fast vergeblich nach größeren gewerblichen Anlagen; kleinere sind allerdings auch dort reichlich vertreten.

In der südlichen Altstadt ist es namentlich die beinahe einen ganzen Block einnehmende Papierwarenfabrik von Landerer, die sich als Werk- und Backsteinbau wenig freundlich von den Giebelhäusern abhebt. Im Norden kann unter die größeren Betriebe höchstens eine Schuhfabrik in der Jakobsgasse eingereiht werden; durch ihr wenig ansprechendes Äußeres unterbricht sie unangenehm das malerische Bild der Altstadthäuser. In der südlichen Altstadt können rund 55 Arbeiter pro ha berechnet werden, wogegen in der nördlichen nur 26 auf diesen Flächenraum entfallen; dazu kommt, daß die meisten Betriebe im südlichsten Teil der Altstadt, in der Fleiner-, Deutschhof- und Allerheiligenstraße sich zusammendrängen, so daß man dort eigentlich etwa 1100 A/ha zählt. Was die Größe der Einzelbetriebe betrifft, so überwiegen hier bei weitem die Kleinbetriebe[1], doch machen die Zwerg-

[1] In Übereinstimmung mit W e v e r (102, S. 55) bezeichnen wir
als Zwergbetriebe Betriebe mit bis 4 Arbeitern,
als Kleinbetriebe Betriebe mit 5—20 Arbeitern,
als Mittelbetriebe Betriebe mit 21—100 Arbeitern,
als Großbetriebe Betriebe mit 101—1000 Arbeitern,
als Riesenbetriebe Betriebe mit über 1000 Arbeitern.

betriebe auch ein Viertel sämtlicher Anlagen aus. Dagegen bleiben die Mittelbetriebe stark zurück, und nur ein einziger Großbetrieb ist vorhanden, die erwähnte Papierfabrik von Landerer.

Im nördlichen Teil der Altstadt herrschen, wie erwähnt, ebenfalls die Kleinbetriebe vor. — Bezüglich der Produktionsarten endlich findet man neben der Papierwarenfabrikation und dem polygraphischen Gewerbe vor allem Metallverarbeitung, Textilindustrie (Strickerei-, Wäsche- und namentlich Konfektionsgeschäfte), sowie Schuhfabrikation. Typisch sind also Betriebe, die einerseits für den täglichen Bedarf der Bevölkerung von Heilbronn und Umgebung arbeiten, andrerseits einen verhältnismäßig geringen Raum beanspruchen. —

Jenseits der Altstadt findet man ganz andere Verhältnisse. Konnte in den um die Altstadt herum — rechts des Neckars — angegliederten Wachstumsteilen eine starke Gleichförmigkeit sowohl im Grundriß als auch in der Art der Gebäude und im Baugefüge festgestellt werden, so erkennt man in der Industrialisierung nicht unerhebliche Unterschiede. Insbesondere im Süden machen sich größere Fabriken durch ihre hochaufragenden und qualmenden Schornsteine bemerkbar, so daß hier eine starke Industrialisierung vermutet werden muß. Auch ein Blick nach Südosten stößt auf einige offensichtlich größere Betriebe, während im Osten und Nordosten sich kaum großgewerbliche Tätigkeit zeigt und erst im Norden wieder Fabriken ins Auge fallen.

Der südliche Teil der Neustadt zeigt nun in der Tat zwar nicht die größte Zahl der Betriebe, dafür aber recht ausgedehnte. Ihren Gipfelpunkt haben sie in dem Riesenbetrieb der Knorr'schen Fabrik, der einzigen von solchem Umfang. Sie nimmt ein ganzes großes Straßenviertel ein (vgl. K. X). Fünf weitere Betriebe beschäftigen hier zusammen etwa 1200 Arbeiter. Wenn also in diesem Gebiet durchschnittlich 145 Arbeiter auf einen Block entfallen, so nehmen hieran natürlich gerade diese Riesen- und Großbetriebe besonderen Anteil. Sonst weisen die meisten Blöcke nur etwa 60 Arbeiter auf in durchschnittlich 2—3 Betrieben. Im ganzen überwiegen durchaus die mittelgroßen Betriebe. Von größerer Bedeutung sind neben der Nahrungsmittelindustrie in diesem Stadtteil — wenigstens der Zahl der Betriebe nach — die chemische, die Maschinenindustrie und die Metallverarbeitung, während das Holzbearbeitungsgewerbe fast völlig fehlt.

Im südöstlichen Teil der Neustadt verteilen sich die Fabriken auf einige wenige Straßen. Die Industrialisierung ist schwach; man zählt nur 26 A/ha. Dieser Stadtteil ist aber der einzige, in dem die Großbetriebe vorherrschen. Zwar beläuft sich ihre Zahl nur auf fünf, aber sie umfassen damit doch den dritten Teil der Gesamtbetriebe. Wenn infolgedessen im ganzen 56 Arbeiter auf einen Block kommen, so haben doch die meisten Blöcke nur eine durchschnittliche Arbeiterzahl von fünf. Neben der Metallwaren- ist es die Papierwarenfabrikation, die hier vor allem verbreitet ist. Im übrigen trägt diese Stadtgegend der Hauptsache nach durchaus den Charakter des Wohnviertels. Von dem Osten des Neustadtgebiets bekommt man denselben Eindruck, ja in noch gesteigertem Maße. Und doch herrscht auch dort rege gewerbliche Betätigung. Wie unter diesen Umständen nicht anders zu erwarten ist, trifft man hier im Osten vorzugsweise Kleinbetriebe an. Da sie zumeist in Hintergebäuden untergebracht sind, so sind sie dem Auge des Beobachters entzogen. Und doch findet sich hier — nächst dem Industrieviertel — die größte Zahl der Betriebe der einzelnen Stadtteile, nämlich 36. Die wenigen Großbetriebe, nur drei, treten neben den zahlreichen Mittel- und Kleinbetrieben zurück. Die letzteren bedingen auch den geringen Grad der Industrialisierung. Hier kommen

24 A/ha, also ähnlich wie im Südosten (vgl. K. X). Wenn dabei durchschnittlich 40 Arbeiter auf einen Gebäudeblock entfallen, so bleiben doch die weitaus meisten Blöcke hinter dieser Zahl zurück. Verschiedene Blöcke entbehren überhaupt jeglicher industrieller Anlage. Sie sind entweder von staatlichen oder städtischen öffentlichen Gebäuden und von Grünflächen eingenommen oder auch von reinen Wohnstätten. Bezüglich der Produktionszweige spielt neben der Herstellung von Nahrungs- und Genußmitteln die Metall- und Holzverarbeitung, sowie das polygraphische Gewerbe die Hauptrolle. Auch die chemische Industrie ist von Bedeutung.

Im nordöstlichen Teil der Neustadt tritt uns das Gebiet schwächster Industrialisierung entgegen; durchschnittlich trifft man weniger als 20 A/ha, nämlich nur 18 (vgl. K. X). Dazu tragen die drei Großbetriebe, auf die man hier stößt, den größten Teil bei. Unter den an sich wenig zahlreichen Betrieben halten sich die kleinen, mittleren und großen die Waage. Vorherrschend ist hier das polygraphische Gewerbe; der Zahl der Betriebe nach ragt auch die Holzbearbeitung hervor.

Das Gebiet, das unmittelbar nördlich an die Altstadt anschließend sich zwischen dieser und dem Bahnkörper ausdehnt, zeigt wieder ein anderes Bild. Hier sind viele Arbeiter beschäftigt: durchschnittlich 63 A/ha, fast so viel wie im Süden, wo man 70 A/ha findet. Allerdings haben die meisten Blöcke nur etwa 45 Arbeiter. Doch kommen Höchstzahlen von fast 600 auf einen Block vor, während andrerseits ein Block, als ganz vom Krankenhaus eingenommen, überhaupt keine gewerbliche Tätigkeit enthält. Im ganzen aber bestimmen auch hier, wie das auch aus Karte VIII zu schließen ist, die Wohnhäuser den Gesamtcharakter des Stadtviertels. Der Zahl der Betriebe nach überwiegen die Kleinbetriebe. Die hohe Arbeiterzahl verursachen die zwei Großbetriebe, die den größten Teil der hier Beschäftigten umfassen. Diese, die Schäuffelen'sche Papier-[1] und die Berberich'sche Papierwarenfabrik, gehören der Papierindustrie an, die dadurch naturgemäß in diesem Stadtteil die erste Rolle spielt. In den kleineren Betrieben findet die chemische Industrie sowie die Metallverarbeitung ihre Vertreter.

Es bleibt noch die Untersuchung der sogenannten Vorstädte übrig. Sie zeigen in dieser Beziehung noch größere Gegensätze. Im nördlichen „Industrieviertel" trifft man, allerdings nicht nach der Arbeiterzahl, die nur 33 A/ha beträgt, die stärkste Industrialisierung. Das ist nicht verwunderlich, da ja dieses Gebiet vorzugsweise der industriellen Ansiedlung vorbehalten ist, was auch der Name zum Ausdruck bringt. Auch läßt die Beobachtung, daß an den nördlich gelegenen Bahnhaltestellen so viele Arbeiter die Züge verlassen, ahnen, daß in diesem Stadtteil rege gewerbliche Tätigkeit herrscht. Und aus den Rauchschwaden über diesem Gelände muß man schließen, daß die großgewerblichen Betriebe hier am dichtesten beieinander liegen. Ein Gang durch diese Gegend führt auch wirklich an zahlreichen, nämlich etwa 40, und zwar fast ausschließlich bedeutenden Fabrikbetrieben vorbei, bis hinunter zum Salzwerk. Der weite zur Verfügung stehende Flächenraum gestattet eben auch eine große Ausdehnung der Einzelbetriebe, deren Art vielfach einen großen Raum beansprucht. Einige beschäftigen gegen 500 Arbeiter. Wenn sich hier auch die meisten Großbetriebe finden und weitere im Entstehen begriffen sind, so überwiegen doch die mittelgroßen. Klein- und Zwergbetriebe sind in der Minderzahl. Da der Wohnraum, wie schon erwähnt, gegenüber den Industrieanlagen stark zurücktritt, wie das auch aus der geringen Bevölkerungsdichte (vgl. K. VIII) hervorgeht, so trägt dieses Stadtviertel ganz entschieden den Charakter stärkster Industrialisierung.

[1] Inzwischen stillgelegt.

Die westliche Vorstadt, links des Neckars, die Bahnhofsvorstadt, hingegen erscheint zwar nach der Arbeiterzahl weitaus am stärksten industrialisiert (vgl. K. X), nicht aber nach dem Verhältnis von Industriebetrieben zum Wohnraum. In diesem allerdings nur etwa 20 ha betragenden Flächenraum des bislang überbauten Geländes zählt man fast 160 A/ha. Dabei steigt ihre Zahl in zwei Blöcken auf je etwa 900 A/ha an, während die absolute Arbeiterzahl dieser Blöcke über 900 kaum hinaus geht. In den übrigen Blöcken wird die Zahl 100 allerdings nicht wesentlich überschritten, wobei die absolute Arbeiterzahl auf den Block durchschnittlich kaum 200 erreicht. In einigen Blöcken bleibt sie sogar weit unter dieser Zahl. Diese starke Arbeiterbeschäftigung wird naturgemäß in erster Linie hervorgerufen durch die hier auffallend zahlreichen, nämlich zehn, Großbetriebe. Gegenüber diesen treten die mittelgroßen ebenso zurück wie gegen die Kleinbetriebe, die durchaus vorherrschen; Zwergbetriebe dagegen fehlen fast ganz. Dieses Bild ändert sich auch nicht, wenn man noch die beiden Neckarinseln in dieses Stadtgebiet einbezieht. Im Hefenweiler, dem mittelalterlichen Gewerbegebiet, trifft man bloß noch die Heilbronner Getreidemühle mit nur wenigen Arbeitern und einen Teil der Hagenbucher'schen Ölfabrik. Auf dem Hospitalgrün oder der großen Bleichinsel befindet sich lediglich die Rauch'sche Papierfabrik, während der Rest der langgestreckten Insel von einer Parkanlage eingenommen wird. Wie schon oben betont, erweckt aber die Bahnhofsvorstadt durchaus nicht den Eindruck so starker Industrialisierung; sie trägt vielmehr infolge des Vorherrschens der Wohngebäude und bei der verhältnismäßig dichten Bewohnung (vgl. K. VIII), recht weitgehend auch den Charakter eines Wohnviertels. Unter den Produktionszweigen überwiegt in der Bahnhofsvorstadt bei weitem die Nahrungs- und Genußmittelindustrie, sowohl was die Zahl der Betriebe als vor allem die der Arbeiter betrifft. Namentlich finden sich hier sechs große Zigarrenfabriken. Mit ihren z. T. mächtigen Bauten lassen sie eine große Arbeiterzahl vermuten, und tatsächlich geben auch einzelne 500—900 Arbeitern und Arbeiterinnen Verdienst. Daneben fallen aber auch etliche recht bedeutende Anlagen ins Auge, die, als lästig, sich heute nicht mehr in diesem Stadtteil ansiedeln dürften, wie z. B. Maschinen- und Apparatefabriken, während die Münzing'sche Kerzenfabrik heute keine Bedeutung mehr besitzt. Auch einige Textilfabriken haben hier ihren Sitz. Daß die Entwicklung der Industrie in dieser Vorstadt wesentlich der Bahnhofsnähe zuzuschreiben ist, ist oben schon ausgesprochen worden.

Das „Nordberggelände"[1] endlich zeigt sich, im Gegensatz zu den bisher erwähnten Neustadtteilen, als ein Gebiet ganz schwacher Industrialisierung und zwar sowohl bezüglich der Zahl der Betriebe als auch der der Arbeiter. Hier kommt kaum 1 A/ha und Block. Nur wenige und kleinere Betriebe haben sich hier bisher entwickelt. Daran mag sowohl das wenig ebene Gelände, als auch, im Zusammenhang damit, die weniger günstige Anschlußmöglichkeit an die Bahn Schuld tragen. —

Die Kleinform des Gewerbes nun, das Handwerk, ist im Stadtbild viel schwerer erkennbar. Obwohl es zahlenmäßig auch sehr stark am Wirtschaftsleben beteiligt ist, nimmt es doch nur etwa ein Sechstel des Großgewerbes ein. Wie in anderen Städten stößt auch hier der Siedlungsgeograph auf die erwähnte Schwierigkeit, die Verbreitung des Handwerks genauer zu ermitteln. Manche Handwerkszweige sind überhaupt nur aus den Firmenschildern zu ersehen. Andere machen

[1] Mit diesem Namen sei hier das Gebiet östlich der Neckarsulmer Bahnlinie, zwischen dieser und der Weinsberger Bahnlinie, bezeichnet (vgl. K. V).

sich wenigstens durch den damit verbundenen Verkaufsraum bemerkbar. Auch hier muß daher auf die Statistik zurückgegriffen werden.

Außer den Handwerkszweigen, die für den unmittelbaren täglichen Bedarf der Bevölkerung sorgen, wie den Bäckern, Metzgern, Schneidern, Schuhmachern, Tapezierern, Friseuren, sowie den Bauhandwerkern und Gipsern, ferner den Glasern, Schreinern, Flaschnern, Schlossern, Zimmerleuten, Dachdeckern, Malern usw. findet man auch die übrigen vertreten, als da sind Kupferschmiede, Pflästerer, Schmiede, Seiler, Uhrmacher, Wagner, ferner die Bildhauer, Buchbinder, Elektrotechniker, Hafner, Küfer, Mechaniker, Photographen usw. Die meisten dieser Handwerke sind auch in früheren Zeiten in Heilbronn schon vertreten. Aus der Zeit um 1500 ist von der „Krämerbrüderschaft“ die Rede (131, I, S. 304), der damals „Weingärtner, Schuhmacher, Schneider, Kürschner, Bäcker und dgl. Handwerker“ angehörten, während zur „Handelsbrüderschaft“ u. a. „Hutmacher, Bildhauer, Maler, Drucker und Einbinder, Drechsler, Gürtler, Seckler, Sattler, Sailer, Glaser, Holzschuhmacher, Goldschläger, Lautenmacher, Seidenstricker, Pfeilsticker, Hafner usw.“ gerechnet wurden. Eine größere Bedeutung haben aber diese Handwerker nicht erlangt. Auf keinen Fall ragte damals das Handwerk über die Landwirtschaft und besonders den Weinbau hinaus. Jedoch bestanden frühzeitig einige blühende Gewerbe, die hauptsächlich auf den Erzeugnissen der Landwirtschaft, auf dem Flachsbau und der Viehzucht, fußten. Es sind dies vor allem Wollen- und Leinenweberei, Färberei, Tuch- und Lederverfertigung (131, I, S. 76 und S. 82 ff.). Hievon zeugen auch noch einige Straßennamen wie Gerber- und Lohtorstraße sowie die „Bleichinsel“. Durch den Weinbau wurde besonders auch die Entwicklung des Küferhandwerks und im Zusammenhang damit die Branntweinbrennerei und die Hefenbereitung gefördert. Letztere hatte früher ihren Sitz auf der Neckarinsel, die ihren Namen hievon erhielt, dem „Hefenweiler“. Dorthin war dieses Gewerbe wie auch die Branntweinbrennerei wegen der Feuergefährlichkeit ihrer Betriebe verbannt. Auch die Zinngießerei war früher ein angesehenes Handwerk, namentlich im 15. Jahrhundert (162). Daneben gab es zeitweise auffallend viele Goldschmiede, ein Zeichen für den Wohlstand der Bewohner Heilbronns, wenn auch dieses Gewerbe zum Teil für einen weiteren Umkreis, hauptsächlich für den im Kraichgau ansässigen Adel, arbeitete (161). Noch im Jahr 1766 gab es 8 Goldschmiede in Heilbronn. Aus diesem Handwerk ist später die Silberwarenindustrie hervorgegangen, die heute in der Firma Bruckmann ihre bedeutendste Vertreterin hat. Diese im Mittelalter so bedeutsamen Gewerbe sind jedoch heute nicht mehr als Handwerksbetriebe vorhanden; sie sind vielmehr im heutigen Großgewerbe aufgegangen.

Die Handwerker sind heute in Innungen, zumeist Zwangsinnungen, zusammengeschlossen. Bei den rund 900 Meistern sind etwa 1500 Gesellen und Lehrlinge beschäftigt[1], so daß auf die einzelnen Betriebe durchschnittlich 1—2 entfallen. In zahlreichen Betrieben sind 2—3 Arbeiter angestellt, während nicht wenige Meister allein oder nur mit einem Lehrling arbeiten. Es handelt sich also jeweils um nur kleine Betriebe, von denen aber immerhin eine größere Anzahl wie namentlich Metzger, Schreiner, Schlosser, Wagner und Küfer zum Teil mit Motorenkraft arbeiten.

Was die Verteilung der Handwerksbetriebe über die Stadt betrifft, so ergibt die physiognomische Untersuchung und deren Nachprüfung nach dem Wohnungs-

[1] Die Zahlen wurden durch Umfrage bei den Innungsobermeistern festgestellt.

buch allgemein eine Ansammlung der Betriebe in der Altstadt und ein Zurücktreten in der Neustadt (vgl. K. XI).

In der Altstadt findet man eine Betriebsdichte von durchschnittlich 14 Betrieben pro ha, d. h. in rund 30 Prozent der Altstadthäuser finden sich Handwerksbetriebe. Dabei zeigt sich die größte Mannigfaltigkeit in den verschiedenen Gewerbezweigen. In der Altstadt konnten neue Betriebe leicht dadurch Unterkunft finden, daß in den alten Gebäuden großenteils die Erdgeschoßräume keine Wohnungen enthielten. Diese dienten vielmehr, wie schon betont wurde, vorzugsweise Stallungen, der Geräteaufbewahrung und dgl. und gaben später günstige Räume für Handwerksbetriebe ab, ohne deshalb eine Verdrängung der Bewohner zu bewirken. Hier hatten auch die oben erwähnten Gewerbe, die Weberei, Färberei und Lederverfertigung, ihren Sitz, soweit sie nicht auf den Hefenweiler[1] verwiesen waren.

Ganz anders sieht es in der Neustadt aus! Hier überschreitet die Dichte der Handwerksbetriebe die Zahl 3—4 nicht. Auch die Zahl der Handwerkszweige ist eine viel geringere als in der Altstadt. Der vorherrschende Wohnstadtcharakter, der bei der Betrachtung des Aufrisses, der Hausformen und ihrer Verteilung sowie bei der Bevölkerungsdichte festgestellt ist, macht sich auch bei der Ansiedlung des Handwerks bemerkbar. Der Hauptsitz der Handwerkertätigkeit ist eben auch heute noch die Altstadt. —

Bezüglich der volkswirtschaftlichen Bedeutung an dritter Stelle steht in Heilbronn die Landwirtschaft. Im eigentlichen Stadtbild fällt die landwirtschaftliche Betätigung zwar heute kaum mehr ins Auge, namentlich in den Stadtteilen außerhalb der alten Stadtmauern. In der Altstadt aber lassen Bauart und Raumeinteilung der Häuser noch auf eine ehemals starke landwirtschaftliche Tätigkeit, insbesondere den Weinbau, schließen. Dasselbe gilt für einige Peripheriegegenden, namentlich im Südosten und Norden der Neustadt, wohin sich eine Anzahl Weingärtner gezogen haben, wie bei der Behandlung des Grundrisses[2] schon erwähnt wurde. Dort erkennt man ihre Wohnsitze hauptsächlich an den Hintergebäuden, die den landwirtschaftlichen Zwecken dienen. Dagegen beherrscht die Landwirtschaft naturgemäß die gesamte Markungsfläche. Dies fällt in Heilbronn besonders durch die hart an der Peripherie ansteigenden rebenbedeckten Berghänge auf, viel stärker als das bei den Ackerfluren der Fall ist, trotzdem diese noch immer eine größere Fläche als die Weinberge einnehmen[3].

Die Nutzung des Bodens hängt naturgemäß von dessen Beschaffenheit ab. Während die sandigen Böden der Hochebene in erster Linie mit Wald bestanden sind, luden die Keupermergel der südlich und westlich gerichteten Gehänge von Anfang an zum Weinbau ein. Der Lößboden des Gehängefußes aber und die Terrassenfläche bis zum Neckar hin eignet sich hervorragend zum Ackerbau, der noch durch das milde Klima besonders begünstigt wird. Die der Überschwemmung ausgesetzte Talaue links und teilweise auch rechts des Neckars bildet, worauf schon hingewiesen wurde[4], ertragreiche Wiesenflächen, die zum Betrieb der Viehzucht Veranlassung gegeben haben. Diese Unterschiede in der Bodenbeschaffenheit und damit die Kulturflächen zeigen eine charakteristische ringförmige Zonenanordnung (vgl. K. IX). — Auch aus früheren Zeiten erfährt man von der ausgedehnten land-

---

[1] Vgl. S. 47.
[2] Vgl. S. 18.
[3] Vgl. S. 49.
[4] Vgl. S. 4.

wirtschaftlichen Beschäftigung der Bewohner Heilbronns, und die Behandlung des Grund- und Aufrisses hat ja schon gezeigt, daß die Ansiedlung des Großgewerbes erst später erfolgt ist. Im 15. und 16. Jahrhundert bezeichnet sich Heilbronn selbst wiederholt als „Bauernstadt“ (131, I, S. 248), und noch Goethe spricht 1797 in seiner „Schweizerreise“ von der Stadt, die „ihrer glücklichen Lage, ihrer schönen und fruchtbaren Gegend nach auf Garten-, Frucht- und Weinbau gegründet“ sei, und die „durch ihren Grund und Boden, den sie besitzt, mehr als durch etwas anderes wohlhabend“ sei. Weiter berichtet Goethe, er habe sehr schönes Vieh gesehen und auf sein Befragen die Antwort erhalten, „daß vor dem Kriege 3000 Stück in der Stadt gewesen, die man aber aus Sorge vor der Viehseuche nach und nach abgeschafft und erst wieder herbeischaffen werde“.

Die Gliederung der Gesamtmarkungsfläche der Stadt von 3147 ha[1] zeigt Tabelle 3.

Tabelle 3:

Gliederung der Markungsfläche von Heilbronn.

Kulturen	Gesamtgröße	Prozente
Acker- und Gartenland . . .	829 ha	26,3 % der Markungsfläche
Wiesen	295 „	9,3 % „ „
Weinberge	589 „	18,7 % „ „
Wald	806 „	25,6 % „ „

Daß Ackerland und Wiesen nur noch stark den dritten Teil der gesamten Markungsfläche einnehmen, ist die Folge der weiträumigen Bebauung der Neustadtteile von Heilbronn, die einen großen Teil gerade des günstigsten Acker- und Wiesengeländes beanspruchen. Wie es in dieser Hinsicht in anderen größeren Städten steht, zeigt folgender Vergleich[2] (vgl. Tab. 4).

Tabelle 4:

Gliederung der Markungsflächen von Stuttgart, Ulm und Eßlingen.

Kulturen	Stuttgart	Ulm	Eßlingen
Gesamtmarkungsfläche (rd.)	6524 ha	3696 ha	3588 ha
Acker- und Gartenland . .	2432 „ (37,3 %)	2642 „ (71,5 %)	710 „ (19,7 %)
Wiesen	— „	—	1250 „ (34,8 %)
Weinberge	686 „ (10,5 %)	—	105 „ (2,8 %)
Wald	1238 „ (18,9 %)	540 „ (14,6 %)	1110 „ (30,9 %)

Im Verhältnis zur Gesamtmarkung erscheint die Waldfläche in Heilbronn gegenüber den anderen Städten reichlich groß. In den für Ackerbau und Gartenland sowie Wiesen genutzten Flächen steht es aber namentlich hinter Ulm erheblich zurück,

[1] Vgl. S. 5.
[2] Die Angaben für Ulm und Eßlingen verdanken wir den dortigen städtischen Vermessungsämtern; die Angaben für Stuttgart stammen aus der Arbeit von Weber (102, S. 2).

wo die für den städtischen Bedarf beanspruchte Fläche absolut und relativ geringer ist als in Heilbronn (514 ha gegen 628 ha in Heilbronn) trotz größerer Einwohnerzahl. Dagegen geht in der Hektarfläche der Weinberge nur Stuttgart voran, so daß tatsächlich Heilbronn die zweitgrößte städtische Weinbaugemeinde Württembergs ist; im Verhältnis zur Markungsfläche überragt aber Heilbronn mit 18,7 Prozent Stuttgart mit 10,5 Prozent bei weitem. Nimmt doch das mit Reben bepflanzte Gelände mehr als den dritten Teil der gesamten landwirtschaftlich genutzten Markungsfläche Heilbronns ein. Das wirft schon ein Licht auf die Bedeutung des Weinbaus für diese Stadt.

Zahlenmäßig die erste Stelle nimmt unter den verschiedenen Zweigen der Landwirtschaft der Ackerbau ein, wenn ihm auch mit der Ausdehnung der Stadt immer mehr Boden entzogen wird. Im großen ganzen zeigt ein Gang durch die Ackerfluren dasselbe Bild, das man auch anderwärts im württembergischen Unterland schaut: Getreide, Kartoffeln, Hülsenfrüchte und Futterpflanzen, dazu Zuckerrüben, letztere auf der Heilbronner Markung hauptsächlich auf den der Zuckerfabrik gehörenden Gütern. Der Zuckerrübenanbau war früher, d. h. vor etwa 70 Jahren, allgemein erheblicher und bildete die Veranlassung zur Errichtung der Zuckerfabrik (90 und 122, S. 365). Dagegen ist der Anbau von Tabak und Zichorie auf Heilbronner Markung nicht bedeutend. Von größerer Wichtigkeit ist der Gemüsebau, dessen Erträge großenteils in die Heilbronner Konservenfabrik wandern. Auch heute noch umgibt die Stadt ein Kranz von Obstbäumen[1], denn dank dem günstigen Klima liefert der Obstbau reiche Ernte. Gegenüber früher hat sich das Bild insofern geändert, als der Anbau von Ölfrüchten, von Flachs und Hanf, wie überall infolge der Übersee-Einfuhr, zugunsten des Getreidebaus zurückgegangen ist. Auch der Tabakanbau muß früher beträchtlicher gewesen sein, anders wäre die Ansiedlung der Tabakverarbeitung wohl nicht zu verstehen. Der Weltkrieg hat zwar wieder eine Bevorzugung der Ölfrüchte und Faserpflanzen im Anbau verursacht. Mit der Wiederkehr normaler wirtschaftlicher Verhältnisse dürfte aber auch hierin eine Rückkehr zu den Vorkriegsverhältnissen in dieser Hinsicht stattfinden und hat vielfach schon stattgefunden. Daß der Boden auch früher erfreuliche Erträge lieferte und für alle Feldfrüchte außerordentlich geeignet war, ersieht man aus einem Artikel der Rechtsvorschriften des 13. und 14. Jahrhunderts für die öffentliche Kontrolle der wichtigsten Gewerbe. Darin heißt es: „die Gemäße der Stadt für Frucht, Wein und Öl sollen von Kupfer sein. Nach ihnen sollen Schultheiß und Rat alle Vierteljahre die anderen Gemäße prüfen, untersuchen und verbessern" (131, I, S. 58). Wahrscheinlich war auch schon um jene Zeit eine öffentliche Fruchtschranne[2] vorhanden. Unter den fränkischen Königen — 500 bis 900 — bildete Heilbronn eine königliche Domäne[3], auf der unter der Aufsicht eines Meiers die Landwirtschaft betrieben wurde.

Die Hauptrolle jedoch in der landwirtschaftlichen Betätigung in Heilbronn spielt — trotz geringeren Anteils an der Markungsfläche[4] — von jeher der Weinbau. Im Jahre 1906 betrug die Zahl der mit Weinbau beschäftigten Familien etwa 360[5]. Dabei ist zu beachten, daß keineswegs die ganze Weinbaufläche in den Händen der Berufslandwirte sich befindet. Vielmehr haben alle Berufsklassen, wenn auch natürlich in geringerem Umfange, aber zusammen immerhin zu mehr

[1] Die genauen Zahlen sind in der württembergischen Gemeindestatistik (108) enthalten.
[2] Öffentlicher Getreide- und Fruchtmarkt.
[3] Vgl. S. 10.
[4] Vgl. S. 49.
[5] Vgl. S. 34.

als ein Fünftel, daran teil (156, S. 108). Diese Besonderheit Heilbronns erklärt sich daraus, daß in früheren Zeiten die Weinberge überhaupt zum größeren Teil den Handelsherren und Beamten der Reichsstadt gehörten. Die heutigen „Luxusweinberge", d. h. die den Nichtweingärtnern gehörenden Weinberge, stellen eben noch die Reste dieser Besitzungen dar. Die besitzenden Familien gewannen so ein gewisses Gefühl der Bodenständigkeit. Auch der Neuzugezogene suchte sich möglichst einen Weinberg zu erwerben, denn es gilt in Heilbronn für „fein", einen Weinberg zu besitzen. Dies spielt also im gesellschaftlichen Leben eine Rolle, denn der Besitz des Weinbergs gibt auch Anlaß zum Festefeiern. Und gerade die Herbstfeste sind eine Besonderheit im Heilbronner Leben geworden. Wenn dabei früher die „Privatherbste", d. h. die von einzelnen Familien veranstalteten Herbstfeiern, die Hauptfeste bildeten, so sind es jetzt mehr die „Gesellschaftsherbste", die von Vereinen usw. in Szene gesetzt werden. Noch heute gilt, was laut Oberamtsbeschreibung (134, I, S. 163) aus dem Jahre 1804 berichtet wird: „Vorzüglich schön sind die Weinberge und die Stadt; sie gewähren zur Herbstzeit in der Weinlese eine Art eigenen Vergnügens und eigentlicher Volksfeste. Nirgends in Württemberg, selbst Stuttgart nicht ausgenommen, werden die Weinlesen mit solcher Feierlichkeit, Gastfreundschaft und Ungezwungenheit gefeiert wie hier, wozu der gute Ton und die Biederkeit der Weinbergbesitzer die beste Würze gibt." Die großen Gesellschaftsherbstfeiern bilden geradezu ein Volksfest mit Schenken und Schießbuden und dgl. und großem Feuerwerk. Eine solche Herbstfeier, wie sie auch in Weinsberg abgehalten wurde, begeisterte Uhland in der „Geisterkelter" zu folgenden Versen:

„Des Herbstes goldner Sonnenstaub
Umwebt der Reben üppig Laub,
Und aus dem Laube blinkt hervor
Der Winzerinnen bunter Chor;
Den Trägern in den Furchen all
Wächst übers Haupt der Trauben Schwall,
Die Treterknaben sieht man kaum,
So spritzt um sie der edle Schaum;
Gelächter und Gesang erschallt,
Die Peitsche klascht, der Puffer knallt.
Wohl senkt die Sonne jetzt den Lauf,
Doch rauschen Feuergarben auf
Und werfen Sterne groß und licht
Dem Abendhimmel ins Gesicht."

Aber auch auf Handel und Verkehr wirkt der Weinbau ein. Wird doch das reichlich gewonnene und in gutem Ruf stehende Erzeugnis weithin versandt. Charakteristisch für die Bedeutung des Weinbaus seit alter Zeit ist auch, daß schon frühzeitig ein „Heilbronnisch Wein- und Zeitbüchlein" bestand, „darinnen von ältesten Zeiten bis anno 1645 (1750, 1802), also auf etlich 100 Jahr von einer Zeit zu der anderen ordentlich verzeichnet ist, was sich in der Stadt Heilbronn Denkwürdiges zugetragen, sonderlich aber was für Wein von Jahren zu Jahren zu Herbstzeiten in die Stadt geführt, was Trunks er gewesen, wie hoch die Rechnung gemacht, und in was Preis der Wein verkauft worden" (122, I, S. 1). Im Jahre 1566 bestanden in Heilbronn 170 Privatkeltern und Trotten[1] (90, S. 357). Ein deutlicher

[1] Unter Trotten verstanden die Weingärtner große Butten mit durchlöchertem Boden, in denen die Trauben getreten wurden.

Beweis für die große Bedeutung des Weinbaus im ganzen Mittelalter ist auch der damals lebhaft betriebene Handel mit Wein sowohl als die Art der Häuser, die ganz auf den Weinbaubetrieb zugeschnitten sind[1]. Auch spricht dafür die Bestimmung in den „Statuten der Stadt" etwa ums Jahr 1480 (131, I, S. 255), daß „wer am besten seine Weinberge baut, eine Belohnung erhält". Übrigens ist der Weinbau schon im 8. und 9. Jahrhundert erwähnt (29, S. 14 und S. 29), und es ist nicht unwahrscheinlich, daß ihn die Römer eingeführt haben (29, S. 5, 130, S. 63 sowie 132 und 163).

Wie schon betont, macht sich jedoch heute die landwirtschaftliche Betätigung der Bevölkerung Heilbronns im eigentlichen Stadtbild selbst wenig bemerkbar, und der geringe Anteil der Bewohner an der Landwirtschaft, nämlich nur noch 6 Prozent[2], weist auf einen starken Rückgang dieser Tätigkeit hin. Dieser Vorgang vollzog sich vor allem zugunsten der gewerblichen, insbesondere der großgewerblichen Tätigkeit. Daß diese eine reiche ist, erkennt man beim ersten Blick auf die Stadt. Sie übt auch eine große Wirkung auf die eng damit zusammenhängenden Verkehrsanlagen aus. Namentlich zeigt sie sich an dem ausgedehnten Güterbahnhof, wie auch am Hafen[3], der allerdings bislang noch einen verhältnismäßig bescheidenen Eindruck hervorruft. Dagegen läßt der Bau des neuen Neckarkanals ahnen, welche Erwartungen die Industrie an den Verkehr auf dem für größere Schiffe fahrbaren Neckar knüpft. So zeigt sich die Industrie als die vornehmste Quelle der modernen Verkehrsentwicklung Heilbronns.

* * *

IV. Das handels- und verkehrsphysiognomische Bild.

1. Der Handel[4].

Handelszweige überhaupt — Handelsobjekte — Handelsstätten.

Eine starke Beeinflussung erfährt das Stadtbild von Heilbronn vor allem auch durch die Handelstätigkeit der Bevölkerung, zumal die Stadt eine so ausgezeichnete Verkehrslage besitzt und 21 Prozent der Bevölkerung in Handel und Verkehr tätig sind. Hier kreuzen sich die Hauptstraßen zwischen Schwaben, Franken und dem Rheingebiet. Der Fluß, der von hier immerhin Schiffe mit 75 Tonnen Last trägt, begünstigt den Verkehr mit den wichtigsten Handelsstätten des mittleren und unteren Rheins. Diese Lage ist viel günstiger als die Alt-Stuttgarts in seinem engen Tal, abseits der Haupttalrinne. Sie mußte auf die Entwicklung des Handels fördernd einwirken. Andrerseits steht diese natürlich auch im Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen und gewerblichen Tätigkeit der Bewohner, insbesondere der Erzeugung von Handelswaren in der Stadt selbst. Mit diesen Waren treiben die Heilbronner natürlich Handel, aber auch der Durchgangshandel spielte von jeher eine Rolle.

Die Quellen über die Bedeutung des Handels und seine Einwirkung auf das Stadtbild Heilbronns fließen leider ebenfalls nur schwach. Aufschluß über den Han-

[1] Vgl. S. 23.
[2] Vgl. S. 38.
[3] Vgl. das Bild auf Tafel X.
[4] Vgl. K. XI.

del geben die Oberamtsbeschreibungen (133 und 134) und die Berichte der Handelskammer (155). Doch sind die Auskünfte, die man hieraus erhält, der Hauptsache nach rein statistischer Art. Von einer Verbindung dieser Angaben mit dem Gesamtbild der Stadt ist naturgemäß keine Rede. Andere Werke, die über Heilbronns Handel berichten, wie Jäger (131) oder Dürr (122), stehen im Dienste der Geschichte, oder sie beschränken sich auf einzelne Handelszweige. Auch Schliz (64 und 139) gibt nur geschichtliche Darstellungen der alten Handelsstraßenzüge. Wenn nun auch die Einzeluntersuchungen, die statistischen und geschichtlichen Darstellungen für den Siedlungsgeographen von großem Wert sind, so bilden sie eben doch nur Hilfsmittel zur Erkennung und Erklärung der Einwirkung der Handelstätigkeit auf die Physiognomie der Stadt. —

Das handelsphysiognomische Bild der Stadt ist heute außerordentlich vielseitig; aber natürlich hat es sich erst im Laufe der Zeit so entwickelt und hat manche Änderungen erfahren. Man darf sich aber auch den Umfang des mittelalterlichen Handels nicht zu klein vorstellen. Gradmann sagt allerdings (80, S. 437): „Das mittelalterliche Heilbronn hat sich am Welthandel nie beteiligt. Heilbronns Reichtum und Blüte ruhte durch all die Jahrhunderte fast einzig auf dem Handel mit Landesprodukten, vor allem mit Wein". Letzteres ist durchaus richtig. Um eine Beteiligung Heilbronns am Welthandel konnte es sich aber naturgemäß auch nicht handeln. Jedoch beschränkte sich der Handel mit Landesprodukten keineswegs auf die nähere und weitere Umgebung der Stadt, war also keineswegs nur ein „Landschaftshandel"; er vollzog sich vielmehr auf beträchtliche Entfernung hin, und sicher darf man wohl sagen, daß Heilbronn sogar am kontinentalen Durchgangshandel teilgenommen hat. Wenn auch Heilbronn als Handelsstadt bis ins 16. Jahrhundert hinein ohne große Bedeutung war (90, I, S. 94 und S. 372), so hatte die Stadt doch schon nach Jäger zu Anfang des 13. Jahrhunderts Handelsverbindungen mit Nürnberg (131, I, S. 64). Und die Veränderungen der Handelswege nach der Entdeckung Amerikas bzw. des Seewegs nach Indien und die Verlegung des Schwerpunkts des Handels von Venedig nach Portugal und dann nach Antwerpen erwiesen sich für Heilbronn in der Folge nur förderlich im Sinne einer Beteiligung der Heilbronner auch an dem Handel über die Landesgrenze hinaus. Ein Beweis für das Aufstreben Heilbronns in jener Zeit ist der von Herzog Christoph im 16. Jahrhundert gegen die Heilbronner erhobene Vorwurf, sie wollten aus ihrer Stadt ein Klein-Venedig machen (90, I, S. 372). Immerhin vollzog sich die Entwicklung zur Handelsstadt nur sehr langsam, und die eigentliche Blütezeit des Heilbronner Handels fällt erst in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts. Mit der Einführung der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts ging jedoch das Speditionsgeschäft sehr stark zurück. Wenn nun der mittelalterliche Handel Heilbronns in erster Linie ein bodenständiger mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen war, so ist das Bild heute insofern ein anderes, als neben diese Landesprodukte im Handel jetzt vor allem die Erzeugnisse der Industrie getreten sind. Die große Mannigfaltigkeit der in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts aufgeblühten Industrie hatte natürlich eine ebenso große Mannigfaltigkeit der Handelszweige im Gefolge.

Die Zahl der im Heilbronner Handel tätigen Arbeiter und Angestellten belief sich im Sommer 1925 nach Mitteilungen der Handelskammer Heilbronn auf rund 2600. Wenn daher um die Zeiten des Geschäftsschlusses, mittags um 12 Uhr und abends, sich ein Strom von Radfahrern und Fußgängern durch die Straßen Heilbronns ergießt, so zeigt sich auch darin die lebhafte Handelstätigkeit. Allerdings

ist dabei zu beachten, daß die Industrie zu diesem Verkehrsstrom ihr gut Teil beiträgt. —

Was nun den Umfang der Handelstätigkeit betrifft, so gliedert sich dieser in doppelter Beziehung, nämlich einmal in die verschiedenen Handelszweige nach der Art der Produkte und sodann nach der räumlichen Ausdehnung. Bei der letzteren ist zu unterscheiden zwischen dem Lokalhandel, der in der Hauptsache nur den Bedürfnissen des täglichen Lebens der Stadt und ihrer nächsten Umgebung (Innenhandel und Umgebungshandel) dient, und dem Fernhandel, der über die nähere Umgebung hinausgreift, und zwar dem Fernhandel im engeren Sinn und dem Durchgangshandel. Beide in ihrem Umfang zu trennen, ist nicht möglich, da alle Vorarbeiten hiefür fehlen. Im ganzen ist der Umfang der Handelstätigkeit sowohl physiognomisch als statistisch außerordentlich schwer festzustellen. Wever (102, S. 69) sucht ihn für Stuttgart an dem Auftreten der Geschäftshäuser zu ermessen. Damit wird jedoch nur der Lokalhandel erfaßt. Die Fernhandelsgeschäfte spielen sich größtenteils in Büros ab, die nach außen wenig oder gar nicht in Erscheinung treten, umso weniger, als sie vielfach innerhalb der industriellen Anlagen zu suchen sind und somit nicht als etwas Besonderes ins Auge fallen. Eher ist der Fernhandel aus dem Umfang des Verkehrs und der Größe der verschiedenen Verkehrsstätten erkennbar, von denen noch zu sprechen sein wird. Es besteht jedoch in Heilbronn eine so enge Verknüpfung zwischen Lokal- und Fernhandel, daß praktisch eine Trennung zwischen beiden in Beziehung auf das physiognomische Bild der Stadt unmöglich erscheint. Für die Physiognomie der Stadt ist aber vielleicht der Fernhandel der weniger bedeutende. Das Entscheidende für das Antlitz Heilbronns ist eben doch sein Lokalhandel, weshalb das folgende auch auf diesen bezogen ist, obwohl wir uns bewußt sind, daß auch der Fernhandel zum Teil mit inbegriffen ist.

Die Handelszweige, die man heute in Heilbronn findet, sind recht mannigfacher Art. So treiben die Heilbronner beträchtlichen Handel in Wein, Getreide, Kolonialwaren, Spirituosen, Tabakwaren, Holz, Leder, Kurzwaren, Manufakturwaren, in Landesprodukten (Hülsenfrüchten, Sämereien), Ölen, Fetten, in Maschinen und Metallwaren, Kohlen und sonstigen Brennstoffen, Drogen, nicht zuletzt in Papier und Salz; Buch- und Musikalienhandlungen fehlen nicht. Der starke Handel mit Getreide, der auf dem Anbau der Umgebung beruht, machte 1876 und 1893 die Errichtung zweier Getreide-Lagerhäuser notwendig, in denen 12 000 Tonnen Getreide untergebracht werden können (134, II, S. 120). Auch der Zuckerhandel blühte lange Zeit. Eine Begleiterscheinung und zugleich Zeugen blühenden Handels sind die Bank- und Wechselgeschäfte, deren Gedeihen in engstem Zusammenhang mit Industrie und Handel steht. Daß es an ihnen in Heilbronn nicht fehlt, zeigt ein Gang durch die Stadt. Diese Handelszweige, deren Bedeutung sich auch aus den Verfrachtungszahlen[1] erhellt, ergeben sich teils als Folge der Erzeugung der Industrie, teils auch in Ausbildung und Ausdehnung der älteren Handelszweige.

Unter den letzteren spielte im Mittelalter schon eine Hauptrolle der Wein, den Heilbronn hauptsächlich nach Nürnberg versandte, wo er zu Markt gebracht wurde. Auch führten die Weinhändler der Stadt im 15. Jahrhundert ihren Wein auf den über Nürnberg und Erfurt ins nördliche Deutschland ziehenden Straßen nach den Hansestädten (131, II, S. 147). Ferner vollzog sich der Weinhandel nach Oberschwaben und Bayern, da die reichen Abteien, wie die Handelshäuser in Ulm, Augsburg und Regensburg viele Weine in Heilbronn kauften (163). Ja, mit

[2] Vgl. S. 62.

Bayern wurde sogar 1770 ein Handelsvertrag abgeschlossen, nach dem Heilbronner Wein ausgeführt wurde gegen Einfuhr von bayrischem Salz (122, I, S. 279). Außer mit Nürnberg trat Heilbronn früh mit Speyer und Heidelberg in Verbindung und führte dorthin hauptsächlich Leder, Schafwolle und Tuch aus (131, I, S. 82 ff.). Verordnungen über Gewerbe und Handel aus dem 16. Jahrhundert zeugen von der Blüte des Handels in jener Zeit. Von etwa 1540 stammt nach Jäger (131, II, S. 150) die erste Nachricht von der berühmten Heilbronner Tuchbleiche, und das damals eingerichtete Kornhaus war vorher das Lederhaus gewesen, in dem die Ledergerber und Schuhmacher feil hatten. Seine Wollwaren versandte Heilbronn wohl nach Sachsen, vielleicht auch nach Böhmen, Mähren und Schlesien (131, I, S. 92). Von der Wichtigkeit des Wollhandels legt jedenfalls das Wollhaus Zeugnis ab. Der Haupthandel jedoch bestand in Spedition, und namentlich der Kolonialhandel erlangte große Bedeutung, als nach der Entdeckung der neuen Welt der Verbrauch von Kaffee und Tee zunahm und auch die Baumwolle und deren Fabrikate sich größerer Nachfrage erfreuten.

Zu den Handelszweigen, die in Heilbronn von jeher besonders hervorragen, zählt vor allem auch der Holzhandel, der seine Entstehung den großen Waldbeständen der weiteren Umgebung Heilbronns verdankt. In Betracht kommt dabei nicht nur das Keuperwaldgebiet, sondern vor allem auch der Schwarzwald, der durch den Neckar erschlossen wurde. Die heutige Bedeutung des Holzhandels zeigen die folgenden Verfrachtungszahlen: im Jahre 1924 wurden 3463 Tonnen Holz und Holzwaren befördert. Aber auch schon im Mittelalter hat der Holzhandel eine bedeutende Rolle gespielt. Vom 14. Jahrhundert berichtet Jäger (131, I, S. 84) von sehr bedeutenden Flößen, die aus den Gegenden des Schwarzwaldes von der Würm, Nagold und Enz auf dem Neckar nach Holland kamen und auf den städtischen Verkehr wirkten. In den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts war der Handel mit Holz so groß, und der Versand nahm bis in die fünfziger Jahre so zu, daß man zeitweise Flöße von Brettern bauen mußte, da die Versendung dieser durch Schiffe nicht mehr möglich war (134, II, S. 106). Im Jahre 1859 berichtet Kuttler (132, S. 20), daß eine Unzahl hochaufgehäufter Bretter teils auf den vom Schwarzwald herkommenden Flößen, teils auf der Eisenbahn von Ulm her — „von den dort eintreffenden vorarlbergischen Illerflößen“ — nach Heilbronn gebracht wurden. Auch sei lebhafter Handel getrieben worden mit den auf dem Neckar herangeschwemmten Tannenstämmen, die, zu Flößen zusammengebunden, neckar- und rheinabwärts bis Holland gingen und dieserhalb „Holländer“ geheißen wurden. Neckaraufwärts wurden dafür Kohlen gebracht (134, II, S. 118). Im Anschluß an den Schälwaldbetrieb in den Heilbronner Wäldern hatte sich der Handel mit Rinde gut entwickelt. Noch im Jahre 1884 wurden auf dem Rindenmarkt in Heilbronn fast 60 000 Zentner Rinde verkauft (90, I, S. 356). Erst vom Ende der 1880er Jahre ab ging der Handel mit Rinde und damit zugleich der Schälwaldbetrieb infolge des Wettbewerbs der vom Ausland bezogenen Eichenrinde sowie infolge der zunehmenden Verwendung überseeischer Gerbstoffe stetig zurück (90, I, S. 364). — Zusammengefaßt zeigt sich jedenfalls das Überwiegen der Rohprodukte in dem Heilbronner Handel, die aber mehr und mehr den Industriefabrikaten Platz machen mußten. Nur Wein und Holz spielen auch heute noch eine bedeutende Rolle.

Bezüglich der Verteilung der Handelszweige in der Stadt ist zu sagen, daß die einzelnen Handelszweige in Heilbronn nicht stark nach außen hervortreten. Beim Gang durch die Stadt gewinnt man sofort den Eindruck, daß die Altstadt

der Hauptgeschäftsplatz ist, nicht nur an den zahlreichen, fast keinem Haus der Hauptstraßen fehlenden Läden, sondern eben auch an dem starken Verkehr, der sich hier abspielt. Den Lokalhandel findet man aber im großen ganzen auf wenige Straßen beschränkt, die zum Teil mit den beiden alten Fernverkehrsstraßen (vgl. Abb. 2, S. 8), der Fleiner- und Sülmerstraße in südnördlicher und der Kirchbrunnenstraße als Fortsetzung der Fleiner Durchgangsstraße in ostwestlicher Richtung, zusammenfallen. Dazu kommen dann die alte Markt-, die heutige Kaiserstraße, sowie die Lohtorstraße (vgl. K. VI), die früher in ihrem westlichen Teil der Sitz der Lohgerber (daher der Name!), in ihrem östlichen Drittel der der Juden war.[1]

Schon bei der Betrachtung der Bevölkerung zeigte sich, daß es eigentliche Geschäftshäuser im Sinne der Cityhäuser der Großstädte in Heilbronn nicht gibt.[2] Eine völlige Verdrängung der Wohnräume durch Geschäftshäuser hat also nicht stattgefunden. Vielmehr handelt es sich fast überall nur um Ladengeschäfte, die in die Erdgeschosse der Häuser eingebaut sind, die im übrigen noch durchaus Wohnzwecken dienen. Auch große Kaufhäuser, die etwa ausschließlich Geschäftsräume enthielten, fehlen. Hotels und größere Cafés sind nur in bescheidener Zahl vorhanden, erstere hauptsächlich in Bahnhofsnähe. In den erwähnten Hauptstraßen der Altstadt ist die Ladendichte 100 Prozent, während die Nebenstraßen im ganzen als geschäftsarm zu bezeichnen sind. Eigentliche „Nebengeschäftsstraßen", die der Zahl der Ladengeschäfte nach eine Mittelstellung zwischen den Hauptgeschäftsstraßen und den ausgesprochen geschäftsarmen Gegenden einnehmen, gibt es überhaupt nicht in der Altstadt. In der Neustadt finden sich nirgends eigentliche Geschäftsviertel. Was hier an Geschäften vorhanden ist, dient eben der notwendigen täglichen Versorgung und beschränkt sich daher auf Lebensmittel-, Kurzwaren-, Friseurgeschäfte und dgl.

So konzentriert sich der Hauptgeschäftsbetrieb in Heilbronn auf einige wenige Straßen der Altstadt und zerstreut sich im übrigen in sehr lichter Verteilung über die ganze Stadt. Bei der räumlichen Ausdehnung der letzteren muß diese naturgemäß den Eindruck der Geschäftsarmut hervorrufen. Wie aber schon oben[3] hervorgehoben wurde, darf aus dem Auftreten der Geschäftshäuser nicht auf den Umfang des Gesamthandels geschlossen werden. Die Fernhandelstätigkeit entzieht sich zum großen Teil aus den angeführten Gründen dem Blick des Beobachters, der nur auf Läden achtet. Ihr Umfang erhellt aber neben dem Auftreten der Büros namentlich aus dem starken Güterverkehr, von dem im folgenden Abschnitt die Rede sein soll.

* * *

2. Der Verkehr[4].

Verkehrsarten und -mittel — Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr — Verkehrsstätten — Verkehrsleistungen.

Einen sehr starken Einfluß auf die Physiognomie Heilbronns übt der Verkehr aus. Er wirkt sich in Art und Umfang sowohl der Verkehrsmittel und der Verkehrsstätten als auch der Verkehrsleistungen aus. Das Verkehrsbild von Heilbronn

[1] Vgl. S. 33.
[2] Vgl. S. 23.
[3] Vgl. S. 54.
[4] Vgl. K. XI.

wird, wie schon wiederholt erwähnt wurde, bestimmt durch die Pfortenlage der Stadt in der ausgedehnten Talweitung sowie an dem von hier ab schiffbaren Neckar.

Die Zahl der Arbeiten über die Verkehrsverhältnisse in Heilbronn ist nicht sehr groß. Außer den rein statistischen Angaben der Oberamtsbeschreibung (134, II, S. 295 ff.) liegen zusammenfassende Beschreibungen nicht vor. Eine kartographische Darstellung des Fuhrverkehrs auf den Staatsstraßen nebst Beschreibung veröffentlicht periodisch die Ministerialabteilung für Straßen- und Wasserbau (121). Im Rahmen der vorliegenden Arbeit sollen nun die gesamten Verkehrsverhältnisse gekennzeichnet und im Sinne der siedlungsgeographischen Arbeit einerseits in ihrer Einwirkung auf die Stadt und ihre Bevölkerung und andrerseits umgekehrt der Einfluß dieser auf die Verkehrsverhältnisse dargestellt werden. Bei der Betrachtung der Verkehrsverhältnisse muß aber unterschieden werden zwischen dem Lokalverkehr, der sich in den Innenverkehr, d. h. den Verkehr innerhalb der eigentlichen Stadt und den Umgebungsverkehr, d. h. den Verkehr zwischen der Stadt und den benachbarten Ortschaften, gliedert, und zwischen dem Fernverkehr, der den Fernverkehr im engeren Sinn und den Durchgangsverkehr umfaßt.

Was die Beurteilung des Umfangs betrifft, so ist zu bedenken, daß das durch bloße Beobachtung gewonnene Bild auch hier ungenau ist. Zwar kann man nach Art und Zahl der Verkehrsmittel wie z. B. der Straßenbahn, der Kraftwagen usw., auch die Verkehrsbewegung ermessen, sie aber doch nur ganz allgemein als „stark", „mäßig stark" oder „gering" bezeichnen. Zur Bildung eines genauen Urteils ist man auf die Statistik angewiesen und zwar sowohl für den Personen- als auch für den Güter- und insbesondere den Nachrichtenverkehr. Leider sind aber auch die statistischen Unterlagen für die verschiedenen Fragen des Verkehrs nicht lückenlos vorhanden. —

Was man in Heilbronn heute an Verkehr wahrnimmt, ist in erster Linie Lokalverkehr; von ihm ist allerdings der Fernverkehr nur schwer zu trennen. Wenden wir uns daher zuerst dem Lokalverkehr und zwar dem Personen-Innenverkehr zu.

Mit dem Umstand, daß der Weg vom Bahnhof zu den Hauptwohnvierteln der Neustadt durch die Altstadt führt, hängt für den Innenverkehr natürlich das ganze Problem der Verkehrsmittel für die Personenbeförderung zusammen. Die Straßenbahn, wie meist die vornehmlichste Trägerin des städtischen Personenverkehrs, ist deshalb in einer Hauptlinie von Westen, vom Hauptbahnhof, nach den östlichen Neustadtgebieten geführt, wo sie sich an der östlichen Altstadtgrenze in zwei Linien gabelt, um nach Nordosten bis zum Karlstorbahnhof und nach Südosten zum neuen Friedhof zu ziehen (vgl. K. V). Die zweite Linie kreuzt die erste in der Altstadt; sie folgt der länglichen Form der Stadt von Süden nach Norden, führt vom Südbahnhof zur Sülmertorbahnhaltestelle, durch die südnördlich gerichteten Altstadt-Hauptstraßen hindurch. Dadurch sind die Hauptwohngebiete sowohl mit dem Geschäftsviertel in der Altstadt als auch mit dem verhältnismäßig weit entfernt liegenden Bahnhof in Verbindung gebracht.

Die Stärke des Personenverkehrs zeigt sich in der regen Benützung der Straßenbahn, die zugleich das Bedürfnis nach diesem Verkehrsmittel beweist. Die beiden Zweige der West-Ostlinien, die die Hauptwohngebiete mit dem Hauptbahnhof sowie diesen und die Innenstadt mit den viel erstrebten und fernliegenden Zielen des Friedhofs und des Karlstorbahnhofs verbinden, weisen fast dieselbe Zahl täglicher Fahrgäste, nämlich 4300 bzw. 4400 Personen,[1] auf. Demgegen-

[1] Laut Mitteilung der Straßenbahndirektion Heilbronn.

über tritt die Süd-Nordlinie mit nur etwa 1400 Fahrgästen täglich erheblich zurück, trotzdem diese Linie zugleich Vorortsbahn nach dem etwa 2 Kilometer entfernten Sontheim ist.

Neben den Straßenbahnen, die, wie erwähnt, das wichtigste Verkehrsmittel für die Personenbeförderung innerhalb der Stadt bilden, kommen hiefür noch Pferde- und Kraftdroschken in Betracht. Sie sind aber in Heilbronn bisher nur in bescheidener Zahl zu beobachten. Der Omnibus fehlt für den städtischen Innenverkehr vollständig. Von großer Bedeutung dagegen ist das Fahrrad. Bei dem ziemlich ebenen Gelände ist die starke Verwendung dieses Beförderungsmittels nicht zu verwundern[1]. Schließlich darf auch die Personenschiffahrt auf dem Neckar beim Innenverkehr nicht vergessen werden, die sich vermittelst Motorbooten vollzieht, wenn sie auch keinen allzugroßen Umfang annimmt. —

Was nun den Personen-Umgebungsverkehr betrifft, so dienen diesem außer der Eisenbahn teils die Straßenbahnen, teils Kraftomnibusse und Kraftfahrzeuge sowie der Verkehr auf dem Neckar. Die Straßenbahn führt — wie schon erwähnt — nach Sontheim und Böckingen, während die Omnibusse in drei Linien die Verbindung mit den Orten Neckargartach, Bonfeld, Frankenbach, Kirchhausen, Fürfeld sowie Untergruppenbach unterhalten, also einen Umkreis von 14 Kilometer in das Heilbronner Verkehrsleben einbeziehen[2]. Hiezu kommt aber noch der Verkehr mit der Bahn, die die Arbeitermassen von den Ortschaften nach Heilbronn führt. Daß der Umgebungsverkehr ein starker ist, zeigte sich schon bei der Betrachtung des wirtschaftsphysiognomischen Bildes[3]. Aus der Losch'schen Karte der Wohnorts- und Arbeiterortsgemeinden in Württemberg (120) ist dies ebenfalls ersichtlich. Allerdings läßt diese nicht erkennen, welche Zahl von Arbeitern jeweils aus den verschiedenen Orten nach Heilbronn zur Arbeit kommen. Auf Grund der statistischen Angaben, die von der Reichsbahndirektion Stuttgart zur Verfügung gestellt wurden, konnte jedoch ermittelt werden, daß dieser Zustrom mit der Bahn in der Hauptsache etwa im 17-Kilometer-Umkreis erfolgt (vgl. auch 57, S. 40). Es wird bei der Vorortsfrage darauf zurückzukommen sein. Wie schon erwähnt[4], sind es etwa 3000 Arbeiter, die täglich auf den verschiedenen Bahnlinien nach Heilbronn und von dort wieder nach Hause fahren. Der Verkehr auf dem Neckar spielt bisher auch für den Umgebungsverkehr nur eine geringe Rolle. —

Der Güterbeförderung dienen sowohl im Innen- wie im Umgebungsverkehr viele Lastkraftwagen. Daneben gibt es aber noch zahlreiche mit Pferden bespannte Fuhrwerke[5]. Nicht selten sieht man kleine Lokomobile die Stelle der Zugtiere einnehmen.

Man erkennt also alles in allem bezüglich der Verkehrsmittel in Heilbronn das übliche Bild einer mittleren deutschen Stadt.

Was die Verteilung des bisher geschilderten Personen- und Güterverkehrs über die Stadt und ihre Umgebung betrifft, so sind natürlich von besonderer Bedeutung die Geländeverhältnisse. Im Gegensatz zu Stuttgart ist in dieser Hinsicht Heilbronn in günstiger Lage insofern, als sich wesentliche Hindernisse dem Verkehr und der Anlage von Verkehrswegen nicht entgegenstellen, beide vielmehr durch den Mangel an starken Steigungen erleichtert werden. Das gilt auch für den Ver-

---

[1] Vgl. die Verkehrszahlen S. 61.
[2] Vgl. S. 39.
[3] Vgl. S. 39.
[4] Vgl. S. 39.
[5] Vgl. die Verkehrszahlen S. 61.

kehr in die nähere Umgebung. Innerhalb der Stadt zeigt sich der Verkehr jedoch vielfach durch die Art der Bebauung der Stadt behindert.

Am ungünstigsten für den Verkehr ist die Altstadt, deren enge Gassen für einen stärkeren Verkehr und namentlich für Verkehrsmittel wie Straßenbahn u. dgl. an sich wenig geeignet sind. Und doch zieht sich gerade hier der Hauptverkehr zusammen, da ja, wie schon oben dargelegt wurde, die Altstadt das Hauptgeschäftsviertel darstellt, und auch der Fernverkehr der Hauptsache nach seinen Weg durch die Altstadt nehmen muß.

Wesentlich günstiger lägen die Verhältnisse in der Neustadt, wenn nicht hier die großenteils in Rechteckform aufgeteilten Häuserblocks vielfach zu Umwegen zwingen würden. Das macht sich umso unliebsamer bemerkbar, als in Heilbronn vor der Altstadtgrenze keine Plätze vorhanden sind, die den Verkehr aufnehmen und gewissermaßen als Verkehrsventile wirken könnten, wie das in Stuttgart der Fall ist. Ferner bietet dem Straßenverkehr über die Stadt hinaus der östlich um Heilbronn herumführende Bahnkörper ein außerordentliches Hindernis, da er den Verkehr in die Umgebung hinaus auf wenige Durchlässe zusammenpreßt. Auch die durch die Ausdehnung der Stadt notwendig werdende Erweiterung des Straßennetzes ist dadurch gehemmt. Aber trotz solcher Hindernisse im einzelnen erscheinen doch im ganzen die Verhältnisse Heilbronns günstig im Vergleich zu Stuttgart. Nur da und dort sind Brücken oder Unterführungen nötig geworden, und erst neuerdings beginnen mit der Entwicklung einzelner Stadtteile an den Hängen der umgebenden Berge gewisse Schwierigkeiten sich einzustellen.

Die Hauptverkehrsadern ziehen naturgemäß von den Industriestätten nach den Bahnhöfen und zum Hafen. Vom größten Teil der Stadt aus aber, von dem ganzen rechts des Neckars gelegenen Heilbronn, führt der Weg zum Personen- und Güterbahnhof, wie auch zum Hafen, durch die Altstadt und über die einzige fahrbare Brücke. Kein Wunder daher, daß der Verkehr auf dieser Brücke und in der Altstadt so außerordentlich lebhaft erscheint, umsomehr als in der letzteren nur wenige Straßen für den Großverkehr in Betracht kommen und auch diese nicht sehr breit sind.

Den Umfang des städtischen Verkehrs, namentlich des Wagenverkehrs, zahlenmäßig zu belegen, ist durch das freundliche Entgegenkommen der Heilbronner Polizei möglich. Die Zählungen, die von dieser in der Zeit vom 27. August bis 10. Oktober 1925 vorgenommen wurden, lassen namentlich an der Neckarbrücke sowie am Kiliansplatz, dem Hauptkreuzungspunkt der Altstadt, den starken Verkehr erkennen (vgl. Tab. 5, S. 61).

Wenn auch ein Teil dieses Verkehrs, in erster Linie der mit Personen- und Lastkraftwagen, schon dem Fernverkehr zuzurechnen ist, so kommt doch sicher auch dem Lokalverkehr noch eine erhebliche Bedeutung zu. Das ist auch aus der kartographischen Darstellung des Fuhrverkehrs, die vom Ministerium des Innern, Abteilung für Straßen- und Wasserbau, herausgegeben wurde (vgl. Abb.5, S.60), zu schließen. Diese stammt allerdings vom Jahr 1906; sie gibt den Durchgangs- und Ortsverkehr getrennt an.[1] Ein Vergleich mit dieser Karte läßt erkennen, daß zweifellos der Gesamtverkehr seit jener Zeit eine erhebliche Steigerung erfahren hat, daß vor allem aber die Zahl der mit Zugtieren versehenen Fuhrwerke stark zurückgegangen

[1] Die neueste Karte steht noch nicht zur Verfügung, wird übrigens — nach Mitteilung der amtlichen Stellen — bedauerlicherweise die Trennung zwischen Orts- und Durchgangsverkehr nicht mehr enthalten. Der „Durchgangsverkehr" bezeichnet dabei den in der vorliegenden Arbeit als „Fernverkehr" zusammengefaßten Verkehr.

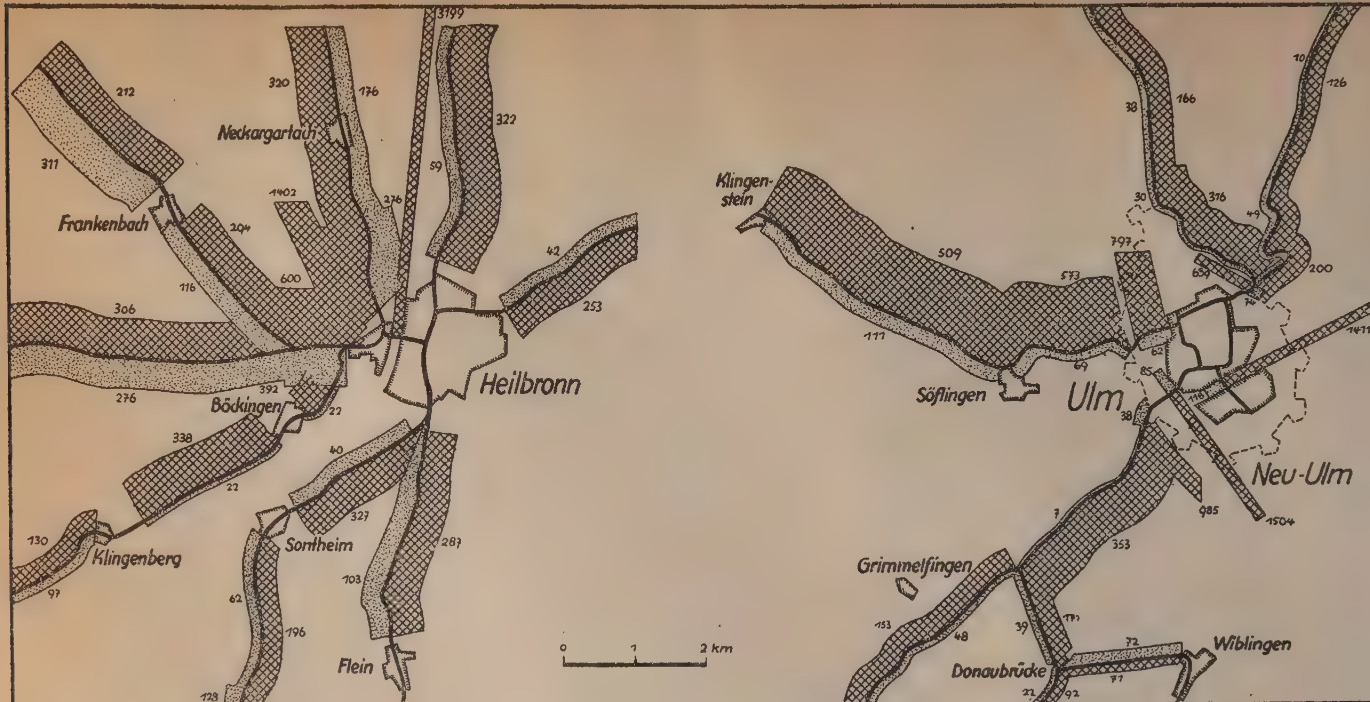


Abb. 5:

Fuhrverkehr auf den Staatsstraßen im Jahre 1906. — Nach der Darstellung des Ministeriums des Innern.

Durchgangsverkehr Örtlicher Verkehr

Tabelle 5:

Der Fahrverkehr in Heilbronn.

	Perf.-Kraft-wagen	Last-Kraft-wagen	Kraft-räder	Rad-fahrer	Fuhr-werke	Hand-wagen	Summe
a) an der Neckarbrücke:							
Am 31. 8. 1925 6 Uhr morg. bis 8 Uhr abds.	630	559	289	7601	1182	1225	11486
Am 10. 10. 1925 zur selb. Zeit stadtausw.	212	221	121	3220	511	525	4810
desgl. stadteinwärts .	264	351	154	2805	666	574	4814
b) am Kiliansplatz:							
Am 28. 8. 1925 zur selben Zeit . .	592	335	257	6610	467	833	9094
am 29. 8. 1925 zur selben Zeit . .	681	368	577	6892	654	1161	10333
c) an der Kreuzung Frankfurter- und Roßkampfstraße (Bahnhofsvorstadt):							
Am 27. 8. 1925 . .	288	220	198	2723	531	578	4538
d) an der Eisenbahnunterführung Paulinen-Neckarsulmerstraße:							
Am 1. 9. 1925 . .	286	228	222	2975	432	478	4621

ist, natürlich zugunsten des Kraftwagenverkehrs. Besonders deutlich wird aus Abbildung 5 die Stärke des Verkehrs, wenn wir ihn mit dem in Ulm vergleichen.[1] Dabei fällt auch die größere Zahl von Straßenzügen in Heilbronn auf. Trotzdem ist allerdings der Verkehr in Heilbronn im ganzen etwas schwächer als in Ulm,

Tabelle 6:

Der Paketverkehr auf den Postämtern in Heilbronn und andern Städten 1924.

	Heilbronn	Eßlingen	Ulm	Stuttgart[2]
Einwohner	45 520	40 562	57 278	341 461[3]
Aufgelieferte Pakete .	613 036	271 981	959 086	4 058 148
Angekommene Pakete .	400 142	208 639	451 799	2 468 430

[1] Jahresdurchschnitt für den Kilometer Straße:

		Durchg. Verkehr	Örtl. Verkehr
a) mittlere tägliche Anzahl von Zugtieren:	Heilbronn	173	108
	Ulm	203	123
	Württemberg	161	85
b) größte tägliche Anzahl von Zugtieren:	Heilbronn	3199	392
	Ulm	1504	316
	Württemberg	8528	611

[2] Auf 16 Postämtern, ohne Cannstatt, Unter- und Obertürkheim.

[3] Ohne Cannstatt, Unter- und Obertürkheim etwa 280 000.

übertrifft aber doch noch erheblich den Durchschnitt für ganz Württemberg. Wenn sich heute das Bild gegenüber 1906 verschoben hat, so dürfte das wohl kaum zu Ungunsten Heilbronns geschehen sein.

Der lebhafte Fuhrverkehr, der aus den Zahlen ersichtlich ist, dient naturgemäß zum großen Teil der Güterbeförderung von und zur Post und Eisenbahn bzw. zum Hafen. Welche Bedeutung ihm zukommt, erhellt eine Übersicht über den Paketverkehr auf den Heilbronner Postämtern im Jahre 1924[1], der zum Vergleich die einiger anderer Städte zur Seite gesetzt sei (vgl. Tab. 6, S. 61). Man bekommt dabei gleichzeitig auch einen Begriff von dem Umfang des Handels. Der Paketverkehr in Heilbronn überragt also jedenfalls im Verhältnis den Eßlingens bedeutend, kommt selbst dem Stuttgarts nahe und steht auch hinter dem Ulms kaum zurück.

Der Umfang des Güterverkehrs bei der Bahn geht aus einigen wenigen Zahlen aus dem Jahre 1924 hervor, wonach Heilbronn, Eßlingen und Ulm zum Teil weit voransteht (vgl. Tab. 7). Von Bedeutung sind auch die Verfrachtungszahlen

Tabelle 7:

Die 1924 in Heilbronn mit der Bahn verfrachteten Warenmengen.

	Stückgut in Tonnen		Wagenladungen in Tonnen	
	Empfang	Versand	Empfang	Versand
Heilbronn Hbf.	24 727	44 289	384 132	150 440
Heilbronn Südbhf. .	2 404	10 971	115 304	32 468
Heilbronn zusammen .	27 131	55 260	499 436	182 908
Eßlingen	12 556	14 110	142 991	28 236
Ulm	25 004	49 241	242 548	87 312
Stuttgart	104 904	204 668	1237 742	294 808

der verschiedenen Güterarten im Eisenbahnverkehr, weil sie zugleich ein helles Licht auf die Bedeutung der einzelnen Fabrikations- und Handelszweige der Stadt werfen (vgl. Tab. 8 und Abb. 6).

Tabelle 8:

Die 1924 in Heilbronn mit der Bahn verfrachteten Güter.

Güterart	Tonnen
Erze und Metalle sowie Metallwaren im Gesamtbetrage von	13 351
Getreide	4 326
Häute, Felle, Leder	2 487
Holz und Holzwaren	3 463
Oele und Fette	6 031
Papier	7 198
Soda	47 248
Spiritus und Branntwein	4 824
Chemikalien	1 619
Wein	1 702

[1] Die Zahlen verdanken wir dem Entgegenkommen der Oberpostdirektion Stuttgart bzw. der Reichsbahndirektion, denen auch an dieser Stelle bestens gedankt sei.

Die hohe Verfrachtungszahl für Soda ist zweifellos vor allem zu Lasten der chemischen Fabrik „Wohlgelegen" zu schreiben. Diese liegt zwar nicht auf Heilbronner, sondern auf Neckargartacher Markung, grenzt jedoch hart an jene und ist nicht weit vom Heilbronner Güterbahnhof entfernt; die beträchtlichen Salzlager auf dem linken Neckarufer haben dort ihr Entstehen veranlaßt. Wenn hingegen Salz nur mit 127 Tonnen Verfrachtung erscheint, so kommt das eben daher, daß der größte Teil des Salzes von dem weit vom Bahnhof entfernten, aber am Neckar gelegenen Bergwerk auf dem Wasserwege verfrachtet wird[1].

Interessant für die Verkehrsfragen und zugleich im Zusammenhang stehend mit dem Ort der Industrieanlagen ist die Verteilung der Arten der abgesandten Waren auf den beiden Bahnhöfen, dem Haupt- und dem Südbahnhof. Wie aus

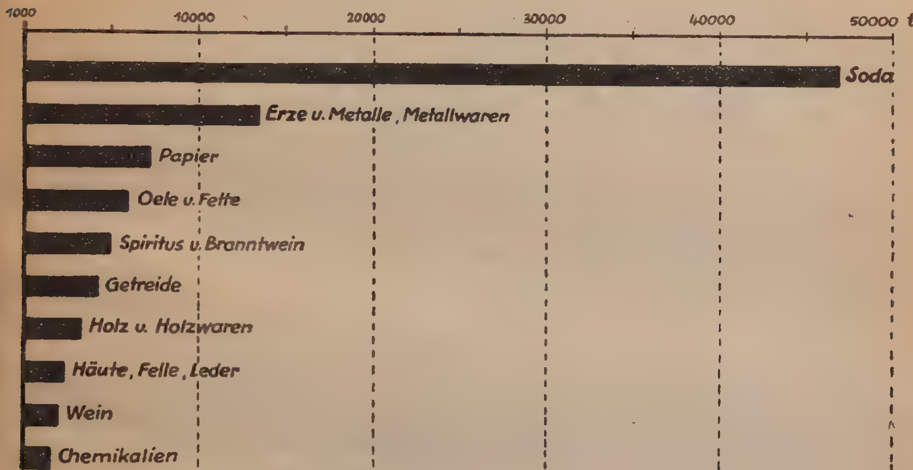


Abb. 6:

Die Verfrachtung der Güter mit der Eisenbahn in Heilbronn im Jahre 1924.

den obigen Gesamtzahlen hervorgeht, vollzieht sich der Hauptfrachtverkehr auf dem Hauptbahnhof. Bei näherem Zusehen erkennt man aber, daß in einzelnen Waren die Verfrachtung auf dem Südbahnhof überwiegt. Das geht deutlich aus der Zusammenstellung hervor, die den Versand von beiden Bahnhöfen angibt (vgl. Tab. 9, S. 64). Es hängt das mit dem Standort der Industrieanlagen, besonders der Fabrik von Knorr und der Zuckerfabrik zusammen.

Zu diesem Güterverkehr, der sich auf der Post und den Bahnhöfen abspielt und sich damit auch im Stadtbild auswirkt, kommt aber in Heilbronn noch der Schiffahrtsverkehr auf dem Neckar, der, wie erwähnt, dem Fern- und Lokalverkehr dient. Wenn dieser auch keinen allzugroßen Umfang annimmt, so wurden im Jahre 1924 doch 939 leere und 74 beladene Kähne mit insgesamt 8592 Tonnen Gütern befördert. Diesem Verkehr dienen die verschiedenen Hafenanlagen, nämlich der 1854/55 erbaute sogenannte Winterhafen, der ältere Floßhafen (1876/78) und der 1887 eröffnete große Floß- oder Karlshafen. Der Winterhafen nimmt

[1] Vgl. S. 40.

Tabelle 9:

Die Güterverfrachtung auf den Bahnhöfen in Heilbronn 1924.

Verfrachtete Waren	Südbahnhof Tonnen	Hauptbahnhof Tonnen
Kaffee, Kakao, Tee	3 158	235
Kleie	1 195	93
Mehl- und Mühlenfabrikate	2 520	220
Rüben (Zucker- und Futter-)	2 281	470
Zucker	9 538	426

mit 250 m Länge und 170 m Breite in hufeisenförmiger Anordnung eine erhebliche Fläche ein[1]. Der ältere Floßhafen hat eine Länge von 440 m bei 70 m Breite, und der Karlshafen schließlich ist 560 m lang und 100 m breit. Sämtliche Häfen sind durch Schienenstränge mit dem Bahnhof verbunden. Natürlich kann sich der Heilbronner Hafen entfernt nicht mit dem Mannheimer oder anderen Rheinhäfen messen, weder in den Größenverhältnissen noch in seiner Bedeutung. Schon im Zusammenhang mit der Neckarkanalisation ist weiter unterhalb, an der Markungsgrenze, hart bei Neckarsulm, zunächst das Ostbecken eines neuen Industriehafens mit etwa 500 m Länge und 50 m Breite geschaffen worden. Eine spätere Erweiterung dieses sowie die Schaffung eines Westbeckens von erheblicher Fläche ist vorgesehen, ein Zeichen für die Erwartungen, die an den künftigen Verkehr auf dem Neckarkanal geknüpft werden (vgl. Abb. 8, S. 66). —

Es bleibt noch der Nachrichtenverkehr zu betrachten. Er spielt physiognomisch gar keine Rolle, da außer den Drahtleitungen und einigen Verkehrsstätten nichts von ihm zu bemerken ist. Streng genommen gehört er daher eigentlich gar nicht in den Bereich der vorliegenden Untersuchung. Lediglich der Vollständigkeit halber soll er hier behandelt werden, da er namentlich im Geschäftsleben der Heilbronner Bevölkerung doch einen wichtigen Platz einnimmt. Er läßt sich nur statistisch erfassen und einigermaßen ermessen an der Zahl der Postsendungen, Briefe usw. sowie der Ferngespräche und der Telegramme. Die Oberpostdirektion Stutt-

Tabelle 10:

Der Nachrichtenverkehr in Heilbronn und andern Städten 1924.

	Heilbronn	Eßlingen	Ulm	Stuttgart[2]
Abgesandte Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben, Päckchen	7 924 280	3 377 556	7 596 316	34 757 156
Angekommene Telegramme	50 210	21 633	55 811	382 441
Abgesandte Telegramme	45 209	18 845	52 291	340 787
Ferngespräche im Ortsverkehr	1 839 612	592 414	1 610 592	17 872 377
Ferngespräche im Fernverkehr	374 750	292 027	289 441	2 049 439

[1] Vgl. Tafel X.

[2] Ohne Cannstatt, Botnang, Ober- und Untertürkheim und Degerloch.

gart ließ im Mai 1924 eine zweitägige Zählung vornehmen, die die Stärke dieses Verkehrs in Heilbronn gerade auch im Vergleich mit andern Städten zeigt (vgl. Tab. 10, S. 64). Da wohl der größte Teil, namentlich der Ferngespräche und des Telegrammverkehrs, zu Lasten von Handel und Gewerbe zu schreiben ist, erhellt aus diesen Zahlen zugleich der bedeutende Umfang dieser Wirtschaftszweige. Interessant ist dabei besonders der Vergleich mit Ulm, das trotz seiner erheblich größeren Einwohnerzahl doch im ganzen hinter Heilbronn nicht unwesentlich zurücksteht. —

Im ganzen erkennt man also in Heilbronn eine starke Konzentration des Lokalverkehrs in der Altstadt, ja sogar in wenigen Hauptstraßen dieser. Das



Abb. 7:

Das Eisenbahnnetz von Heilbronn.

Hauptmittel für die Personenbeförderung, die elektrische Straßenbahn, erweist sich von größter Bedeutung für den städtischen Innenverkehr, wie sie auch für den Umgebungsverkehr wachsende Ausdehnung zeigt. Um die Altstadt von dem ständig zunehmenden Verkehr, den sie kaum mehr aufzunehmen imstande ist, zu entlasten, besteht der Plan, durch Bau einer neuen Neckarbrücke oberhalb der jetzigen namentlich den Durchgangsverkehr um- und unmittelbar durch die Neustadt zu leiten. —

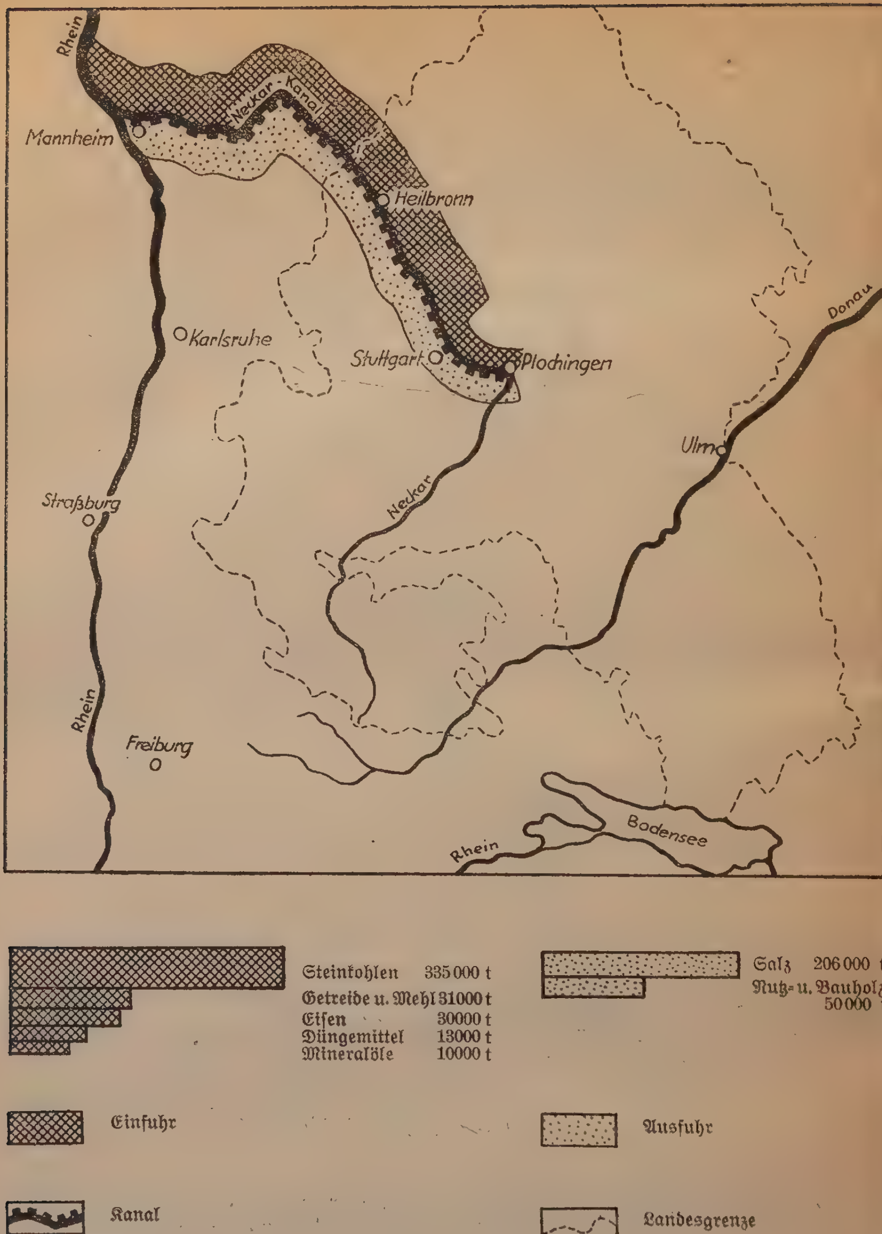


Abb. 8:

Ein- und Ausfuhr Heilbronns nach Fertigstellung des Neckarkanals. Berechnet auf Grund der Wirtschaftsverhältnisse von 1913 vom Südwestdeutschen Kanalverein.

Den Fernverkehr nun vermittelt vor allem die Eisenbahn, deren Linien von Heilbronn nach fünf Richtungen ausstrahlen; nach Norden die Linie Heidelberg—Frankfurt a. M. bzw. Osterburken—Würzburg—Berlin, ferner nach Westen die Linie gegen den Rhein hin, nach Süden zur Landeshauptstadt Stuttgart und schließlich nach Osten und Süden, nach Weinsberg und Marbach (vgl. Ab. 7, S. 65). Hier erkennt man die volle Auswirkung der günstigen Verkehrslage Heilbronns in der Weitung des Neckartales, die dem Verkehr eine breite Pforte nach Norden öffnet und so die Stadt zu einem Knotenpunkt wichtiger Eisenbahnlinien werden ließ. Die Linien nach Osten und Süden, nach Weinsberg und Marbach, fanden allerdings keine so günstigen Geländeverhältnisse vor wie die nach Norden und Westen. Für beide Linien mußten die Ausläufer der Löwensteiner Berge in Tunneln überwunden werden. Die Bahnlinien folgen aber der Hauptsache nach alten Straßenzügen; so die Weinsberger Linie der alten Handelsstraße nach Hall und Nürnberg. Nach Süden zog die Straße neckaraufwärts über Lauffen und Besigheim und erreichte den Anschluß an die wichtige, völkerverbindende Reichsstraße von Speyer über Bruchsal — Maulbronn — Vaihingen/Enz—Cannstatt—Geislingen—Ulm — Augsburg (131, I, S. 85). Diese vermittelte den Durchgangsverkehr zwischen den Brennpunkten des frühmittelalterlichen Handels, zwischen Brügge in Flandern und Venedig. Die Linie Ulm—Cannstatt—Lauffen—Heilbronn—Heidelberg—Frankfurt a. M. war nach J ä g e r (131, I, S. 86 ff.) schon früh eine stark befahrene Straße, und auch die Strecke Frankfurt—Heilbronn—Stuttgart wurde im 18. Jahrhundert als Poststraße viel benutzt. Das war namentlich der Fall nach Entstehung ihrer Fortsetzung über Tübingen—Tuttlingen—Schaffhausen nach Zürich. Auch Goethe zog diese sogenannte Schweizerstraße auf seiner Reise in die Schweiz (82, S. 29).

Der Umfang der Verkehrsbewegung auf den Bahnen im Fernverkehr geht, soweit es sich um den Güterverkehr handelt, aus den schon oben angeführten Zahlen hervor. Dazu kommt aber noch der Personenverkehr, der aus der Zahl der auf den verschiedenen Bahnhöfen verkauften Fahrkarten einigermaßen ersichtlich ist. Diese betrugen im Jahr 1925[1] insgesamt in Heilbronn 1 194 594, in Eßlingen 889 639, in Ulm 1 261 875, in Stuttgart fast 7 Millionen. So übertrifft Heilbronn auch im Personenverkehr Eßlingen und im Verhältnis zu den Einwohnerzahlen auch Ulm und sogar Stuttgart.

Für den Fernverkehr spielt aber auch die Schiffahrt auf dem Neckar eine immerhin beachtenswerte Rolle. Es wurde schon wiederholt auf die frühere Bedeutung der Schiffbarkeit des Neckars hingewiesen; ja im Mittelalter war der Schiffahrtsverkehr vielleicht verhältnismäßig größer, als er heute ist. Zweifellos hat die Bahn dem Neckar viel abgenommen, umsomehr als dieser immer nur eine beschränkte Zeit des Jahres fahrbar war. Doch gingen schon früh Schiffe den Neckar hinab zum Rhein, wo solche bei Köln gesehen worden sein sollen (131, I, S. 92). Namentlich vollzog sich ein beträchtlicher Floßverkehr nach und durch Heilbronn. Das zeigt ein Floßvertrag mit Baden, der Pfalz und Württemberg vom Jahr 1472 (122, I, S. 73), wie auch der Bau einer Floßgasse im Jahr 1476 (122, I, S. 74), nachdem die Flöße vorher durch die Mühle hatten fahren müssen. Seit langen Jahren hat die Flößerei auf dem Neckar oberhalb Heilbronn aufgehört, woraus sich die geringe Zahl von Flößen erklärt, die die Statistik angibt[2]. Die heutige Bedeutung des Neckars zeigen vor allem die Verfrachtungszahlen der beförderten

[1] Vom 1. Januar bis 1. Dezember.
[2] Vgl. S. 68.

Güter. Laut Jahresbericht der Schleppschiffahrt A.-G., Heilbronn (158), sowie des Handelsvereins Heilbronn (157) steht im Talverkehr bei einer Gesamtbeförderung von 253 451 Tonnen im Jahr 1924 an erster Stelle das Steinsalz mit 239 563 Tonnen. Daneben gingen außer den verschiedensten Gütern 29 Flöße Langholz mit 13 150 Kubikmeter den Neckar abwärts. Zu Berg wurden befördert an Kaufmannsgütern 20 730 Tonnen, an Kohlen und Koks nach Heilbronn 21 041 Tonnen. Auch die Personenschiffahrt zwischen Heilbronn und Heidelberg wird, wenigstens den Sommer über, ausgeführt und erfreut sich gewöhnlich lebhafter Benützung, wenn es sich dabei auch lediglich um Ausflugsverkehr handelt. So mäßig der Schiffahrtsverkehr im Heilbronner Hafen im Vergleich mit den Rheinhäfen auch erscheint, so legt er doch im Verein mit dem Bahnverkehr Zeugnis ab für die Bedeutung der Industrie- und Handelstätigkeit Heilbronns. Vor allem aber bildet Heilbronn als Endpunkt der Neckarschiffahrt einen Hauptumschlageplatz. Die Wasserstraße wird übrigens durch Kanalisierung des Flusses eine Ausgestaltung erfahren, und damit steht für die Zukunft ein ausgedehnterer Schiffsverkehr in Aussicht weit hinein ins Herz des Schwabenlandes (vgl. Abb. 8, S. 66).

C. Die Vororte von Heilbronn und ihre Beziehungen zur Stadt.

Die Betrachtung des Gesamtbildes einer Stadt darf nicht an den Grenzen des Verwaltungsgebiets derselben haltmachen, denn das Stadtbild wird auch beeinflußt von der näheren Umgebung, wie die Stadt selbst auch ihrerseits auf die Gestaltung der Nachbarorte einwirkt. Diese stehen gewöhnlich in mehr oder weniger innigen Beziehungen zur Stadt, die ihr kultureller Mittelpunkt ist. Der Anschluß an die Stadt durch Verkehrsmittel wie Straßenbahn u. dgl. pflegt schon zum Wachstum der Nachbarorte zu führen, da für viele in der Stadt Beschäftigte häufig erst dadurch das Wohnen im Nachbarort ermöglicht wird. Auch sind teilweise Zweigfabriken oder selbständige Industrieanlagen in die Orte hinaus verlegt worden. Die Bewohner dieser Orte decken zu einem nicht geringen Teil ihren Lebensbedarf mittelbar oder unmittelbar in der Stadt, wohin sie andrerseits, wenigstens soweit sie Landwirtschaft treiben, ihre Erzeugnisse zum Verkauf bringen. Die Kinder der ländlichen Bevölkerung gehen umgekehrt zum Teil in die Stadt in die dortigen Schulen. So spinnen sich zahlreiche wirtschaftliche und kulturelle Fäden von der Stadt zu den benachbarten Landgemeinden. Daher muß auf diese, als zum weiteren Siedlungsgebiet der Stadt gehörig, notwendig ein ergänzender Blick geworfen werden.

Der Kreis der Heilbronner Nachbarorte ist ziemlich weit. Als Nachbargemeinden, die engere Beziehungen zu Heilbronn zeigen, haben zu gelten: auf der linken Neckarseite Böckingen, das neuerdings durch Straßenbahn mit Heilbronn verbunden ist, Frankenbach und Neckargartach, sowie auf der rechten Neckarseite Sontheim, das mit Heilbronn schon längere Zeit durch Straßenbahn verbunden ist, und Flein (vgl. K. I). Diese Orte sollen im Rahmen dieser Arbeit siedlungsgeographisch als „Vororte" von Heilbronn bezeichnet werden, ohne daß damit eine Lösung des Vorortsproblems angestrebt werden möchte. Administrativ sind diese Gemeinden jedenfalls vorläufig noch selbständig. Übrigens ist Heilbronn im Norden durch das Industrieviertel auf der rechten Neckarseite schon hart an Neckargartach herangewachsen.

Beziehungen zwischen Heilbronn und seinen benachbarten Ortschaften bestanden übrigens auch in früheren Zeiten schon. Ein Teil der Orte gehörte der Reichsstadt und dem deutschen Orden. Wenn früher die Orte der Stadt als ihrem Mittelpunkt zustrebten, nicht zuletzt aus einem gewissen Gefühl des Schutzbedürfnisses heraus, so zeigt sich die Stadt heute in mannigfacher Hinsicht auf die Nach-

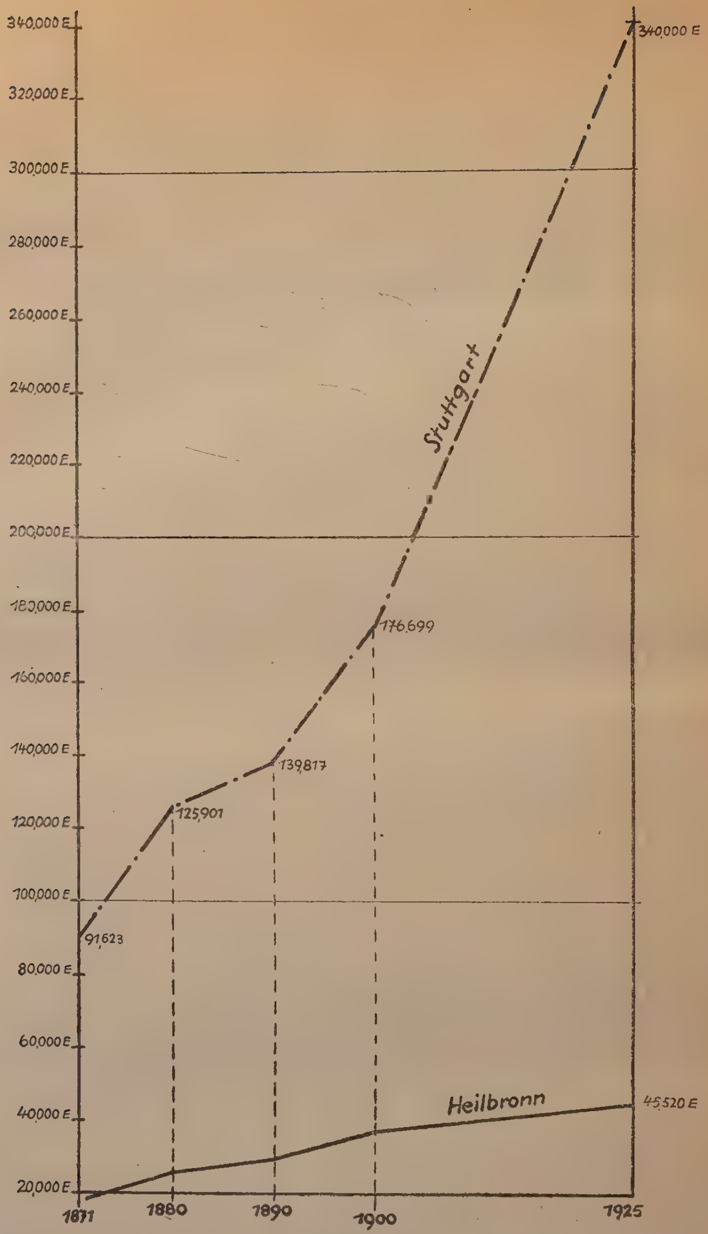


Abb. 9:

Der Bevölkerungszuwachs von Stuttgart und Heilbronn 1871—1925.

barorte angewiesen. Da aber, wie schon betont, auch die Bewohner der Ortschaften aus den städtischen Einrichtungen Nutzen ziehen, so ist ein gegenseitiges Zusammenstreben leicht verständlich. Ausdehnungsdrang der Stadt und Anlehnungsbedürfnis der Nachbarorte führen zwangsläufig zu einer engeren Verbindung, schließlich zur völligen Vereinigung nach dem Vorbild zahlreicher Großstädte. Dieser Vorgang ist auch in anderen Städten zu beobachten, in Württemberg am deutlichsten bei Stuttgart, das heute mit seinen zahlreich angegliederten Vororten weit über den Rahmen des ursprünglichen Stadtgebiets hinausgreift. Die Verbindungen mit den Nachbarorten sind hier eben schon so enge geworden, daß Eingemeindungen erfolgt sind. In Heilbronn dagegen sind die Beziehungen zwischen Stadt und Vororten noch nicht so weit gediehen, daß eine Einbeziehung der letzteren in den Verwaltungsbereich der Stadt vorgenommen worden wäre. Heilbronn befindet sich noch in einem weniger weit vorgeschrittenen Stadium der Entwicklung als Stuttgart. Seine Vergrößerung hat sich bisher in natürlicher Ausbreitung durch allmähliche Erweiterung neuer Wachstumsteile vollzogen. Es ist dies die Folge der langsameren Bevölkerungsvermehrung. Diese Entwicklung fällt besonders klar ins Auge bei der graphischen Darstellung, wenn man den Bevölkerungszuwachs Stuttgarts mit dem Heilbronns vergleicht (vgl. Abb. 9, S. 70).

Natürlich ist das Streben Heilbronns nach Ausdehnung sehr stark an die Geländeverhältnisse gebunden. Allzu günstig sind diese insofern nicht, als auf dem rechten Neckarufer im Osten, wie wir gesehen haben, die Keuperberge der Erweiterung Halt gebieten, nach Norden die Hauptsiedlungsfläche aus demselben Grunde aufhört und nach Süden, gegen Flein hin, ebenfalls ein Keuperrücken das Wachstum in dieser Richtung erschwert. Allerdings ist im Norden durch einen Hochwasserschutzdamm die Überbauung der Talaue ermöglicht und so der Anschluß an das auf dem linken Neckarufer liegende Neckargartach von der rechten Flußseite erreicht worden. Auch die Besiedlung der Fleiner Höhe ist schon begonnen. Etwas günstiger liegen die Verhältnisse in südwestlicher Richtung auf Sontheim zu, wo noch günstiger Baugrund und ziemlich ebenes, gegen Hochwasser geschütztes Gelände die Erweiterung der Stadt fördert. Der Ausdehnung nach Westen, links des Neckars, gegen Böckingen hin, legt sich ein alter Flußarm in den Weg, der das Hochwasser nach Norden leitet. Die weitere Überbauung der Talaue ist bislang durch die Überschwemmungsgefahr gehindert, die durch Errichtung fernerer Schutzdämme beseitigt werden müßte. Über das erwähnte Hochwasserbett führt die große Eisenbahnbrücke der Linie Heilbronn—Stuttgart. Ein weiterer Weg nach Nordwesten weist nach der benachbarten Gemeinde Frankenbach (vgl. K. I), deren Zusammenhang mit Heilbronn aber doch noch lockerer ist als bei den anderen Vororten. Die alte Fernverkehrsstraße nach Osten[1] hat endlich schon früh Beziehungen zwischen Heilbronn und Weinsberg wachgerufen, und auch heute eilen von hier wie von weiteren Orten nahe der östlichen Bahnlinie Arbeitermassen nach Heilbronn[2]. Eine engere Verbindung beider Städte aber hindern zu sehr die dazwischengelegenen beträchtlich hohen Ausläufer der Löwensteiner Berge (vgl. K. I).

Im folgenden sollen nun die einzelnen Vororte in ihren Zusammenhängen mit Heilbronn charakterisiert und die Einwirkung Heilbronns auf deren Gestaltung untersucht werden.

Die stärkste Umgestaltung in seiner Physiognomie hat Böckingen erfahren, heute eine Stadt mit 11 532 Einwohnern. Böckingen ist zwar schon alter Reichsstadt-

[1] Vgl. S. 12.
[2] Vgl. S. 39.

besitz, ist aber ursprünglich eine ganz unabhängige landwirtschaftliche Siedlung, die jetzt allmählich in die Rolle eines Brückenkopfes von Heilbronn hineinwächst, wie man besonders aus der starken nordwärts gerichteten Wachstumsspitze erkennt. Das alte rein landwirtschaftliche Haufendorf schimmert heute noch im Kern von Böckingen durch. Zwei- bis zweieinhalbstockige Giebelhäuser und zahlreiche landwirtschaftliche Nebengebäude treten hier dem Beobachter entgegen. So bekommt man vom Herzen Böckingens aus zunächst nicht im geringsten den Eindruck städtischer oder industrieller Beeinflussung, bis man nach Süden und namentlich nach Norden in die erst in neuerer Zeit entstandenen Stadtteile gelangt. Diese ziehen sich nach Norden über die Eppinger Bahnlinie hinaus an den dort verzweigenden Landstraßen nach Großgartach, Frankenbach, Neckargartach sowie Heilbronn zum Flußübergang hin (vgl. K. I). Nach Süden weisen die Wachstumsteile zum Bahnhof und nach Sontheim, in dessen Industriebetrieben eine größere Anzahl Bewohner Böckingens ihren Verdienst sucht. Nicht nur durch die neuzeitlichen hauptsächlich zwei- bis dreistockigen Backsteinbauten, sondern auch durch die regelmäßige Blockaufteilung weisen sich diese Gegenden als neuere Bildungen aus. Die Häuser tragen ganz überwiegend den Charakter von Arbeiterwohnungen.

Bei einer Bevölkerung von über 11 500 Einwohnern und einer Markung von 1080 ha, von der heute noch 800 ha[1] höher gelegenes Acker- und Gartenland sowie 105 ha Wiesen in der Flußniederung sind, zählt Böckingen nur 200 selbständige Landwirte. Etwa ebensoviele Landwirte gab es aber auch schon im Jahre 1895 (134, I, S. 182) bei 5109 Einwohnern. Wenn daher heute die Einwohnerzahl auf über 11 000 gestiegen ist, so erfolgte diese Zunahme eben nicht zu Gunsten der landwirtschaftlichen Bevölkerung, sondern ist vielmehr überwiegend der Gewerbetätigkeit zuzuschreiben. 1907 betrug in der Tat die Zahl der Gewerbetätigen 5772, während in Handel und Verkehr 1854 Personen beschäftigt waren. Im Jahre 1871 hatte Böckingen eine Einwohnerzahl von 2238 (108). Dabei ist wichtig, daß in Böckingen selber fast keine Fabrikbetriebe zur Entwicklung gelangt sind; daher kann der gewaltige Zuwachs von über 9000 Seelen innerhalb 54 Jahren nur mit der Entwicklung der Industrie in Heilbronn bzw. im Heilbronner Bezirk in Zusammenhang gebracht werden. Und ein Vergleich dieser nach der Zahl der Gewerbetätigen mit dem Wachstum der Böckinger Bevölkerung zeigt auch deutlich die Parallele (vgl. Abb. 10, S. 78). Schon 1865 hatte Böckingen etwas Arbeiterbevölkerung (133, S. 268), die nach Heilbronn in die Fabrik ging. Seit 1870 aber hat sich die Arbeiterbevölkerung Böckingens ebenso sprunghaft gesteigert wie die Gewerbetätigkeit Heilbronns (vgl. Abb. 10). Daß es sich bei der Böckinger Arbeiterbevölkerung zumeist um Arbeiter handelt, die in Heilbronner Fabriken ihren Verdienst suchen, beweist auch der Pendelverkehr[2]. Sind es doch, abgesehen von den zahlreichen Arbeitern, die täglich zu Fuß oder mit dem Fahrrad ihren Arbeitsstellen in Heilbronn zueilen, nach der Zahl der Arbeiterwochenkarten zu schließen, noch über 700, die mit der Bahn bzw. neuerdings mit der Straßenbahn Heilbronn erreichen. Der Einfluß der industriellen Tätigkeit Heilbronns auf diese Gemeinde ist also nicht zu verkennen, und so erscheint Böckingen auch im Lichte der Statistik als typischer Arbeiterwohnort.

Eine Beeinflussung durch die Heilbronner Gewerbetätigkeit zeigt übrigens auch die landwirtschaftliche Bevölkerung insofern, als sie sich in der Wahl der An-

---

[1] Nach freundlicher Mitteilung des Stadtschultheißenamts.
[2] Vgl. S. 39.

baupflanzen nach jener richtet. So werden viele Zuckerrüben angebaut[1], ferner, wenn auch nur auf kleinen Flächen, Zichorie und Korbweiden, jedenfalls Erzeugnisse, die den Fabrikbetrieben des Heilbronner Bezirks zugeführt werden.

Zusammenfassend erkennt man in Böckingen durch den Einfluß Heilbronns ein starkes Wachstum der Siedlung als solcher wie der Bevölkerung, eine auffallende Verlagerung des Siedlungskerns nach Norden gegen Heilbronn zu, wobei die Bahnanlagen die unmittelbare Ausdehnung nach Nordosten als der kürzesten Entfernung von Heilbronn verhindern (vgl. K. I), sowie eine völlige Umstellung des wirtschaftlichen Lebens der Bevölkerung. Böckingen hat sich im Laufe der Zeit völlig von der selbständigen landwirtschaftlichen Siedlung zum Wohnvorort Heilbronns für Arbeiter und kleine Angestellte umgewandelt. —

An zweiter Stelle, zwar nicht in der Zahl der Bevölkerung, aber im Grad der Umwandlung, steht Sontheim, das südwestlich von Heilbronn wie dieses an einer Anprallstelle des Neckars, auf dessen rechtem Ufer sich ausdehnt. Früher war Sontheim im Besitz des deutschen Ordens und gehörte zur Kommende Heilbronn (134, I, S. 238), hatte also auch damals schon Beziehungen zu Heilbronn. Die Markungsfläche Sontheims ist mit 663 ha[2] weitaus die kleinste unter den Vororten Heilbronns. In der Bevölkerungszahl steht es mit 3183 Einwohnern unter diesen heute an dritter Stelle. Von weitem schon zeigen hochaufragende Schornsteine großgewerbliche Tätigkeit an. Im Gegensatz aber zu Böckingen, wo das Neue das Alte stark überwuchert, zerfällt Sontheim noch deutlich in zwei getrennte Teile: das kleine Haufendorf im Südosten, dessen Kern um die Kirche herumliegt, und den nördlichen Teil, der vorwiegend Industriesiedlung ist. Die Wachstumsspitzen weisen in nordöstlicher Richtung nach Heilbronn, und so sieht man auch hier deutlich den Einfluß dieser Stadt auf die Entwicklung Sontheims, wobei der Zusammenschluß schon viel weiter gediehen ist, da sich hier nicht wie bei Böckingen der Fluß trennend dazwischen schiebt.

Im einzelnen bestätigt die Physiognomie die im Gang befindliche Umwandlung von Sontheim. Im nördlichen Teil lassen die überwiegend zweistockigen Häuser mit den vielfach vorhandenen Bürgersteigen viel klein- und großgewerbliche Tätigkeit ahnen, und in der Tat ist mehr als die Hälfte der Bewohner, 1673 von 3183 Einwohnern, in Kleingewerbe und -handel sowie in der Industrie tätig. Da in Sontheim selbst eine Reihe größerer Industriebetriebe, allen voran die Ackermannsche Zwirnerei, vorhanden sind, die einer großen Arbeiterzahl Verdienst gewähren, so ist naturgemäß die Zahl der außerhalb Sontheims Beschäftigten nicht sehr groß, nämlich 371 im Jahre 1925. Sie gehen jedenfalls ziemlich restlos in Heilbronner Fabriken. Andrerseits ziehen aber von Böckingen, Flein, Heilbronn und zahlreichen anderen Orten Arbeiter nach Sontheim zur Arbeit; nach L o s ch 1910 fast 1000 (120). Landwirtschaftlich tätig ist nur noch etwa der 5. Teil der Bevölkerung Sontheims, wozu auch die geringe Größe der Markungsfläche beiträgt.

Von der landwirtschaftlich genutzten Fläche von 524 ha, ohne 126 ha Wald, nehmen nun die Weinberge etwa ein Fünftel ein, so daß also auch der Weinbau eine nicht geringe Rolle spielt. Die engen wirtschaftlichen Beziehungen zu Heilbronn äußern sich auch hier in dem Anbau von Zuckerrüben, Zichorie, Tabak[3] sowie etwas Hopfen und Korbweiden; namentlich aber von Gemüse, das zum Teil für die Nahrungsmittelfabriken, zum Teil auch für die Heilbronner Märkte

[1] 1902: 50 ha (134, II, S. 226 ff.).

[2] Die Zahlen stammen wie die entsprechenden der anderen Vororte aus Mitteilungen der betr. Schultheißenämter.

[3] 1900: 8 ha.

gebaut wird. Diese mannigfachen Beziehungen geben sich auch in der Straßenbahn kund, die Sontheim schon seit längerer Zeit mit Heilbronn verbindet. —

Die drittstärkste Beeinflussung durch Heilbronn zeigt Neckargartach, im Norden auf der linken Neckarseite gelegen. Es ist heute der zweitgrößte Vorort Heilbronns und wie Böckingen einstens im Besitz der Reichsstadt gewesen. Wie Sontheim zeigt auch Neckargartach eine gewisse Zweiteilung. Südlich der Straße von Heilbronn und Frankenbach her, in deren Fortsetzung eine Brücke über den Neckar führt, erkennt man in der Hauptsache das alte Haufendorf (vgl. K. 1), nördlich liegt der reihenförmige neue Ortsteil. Die Wachstumsspitzen weisen teils nach Norden, teils nach Westen und Süden, in letzterer Richtung hauptsächlich im Hinblick auf die große chemische Fabrik „Wohlgelegen" am Südrand der Gemeindemarkung[1]; die Wachstumsspitze im Norden erklärt sich aus ihrer Lage zur Neckarbrücke, die die Verbindung mit dem Heilbronner Industrieviertel herstellt und in deren unmittelbarer Nähe das Salzwerk liegt (vgl. K. 1). Auf Grund dieser Verhältnisse wird sich Neckargartach in Zukunft vor allem als Wohnort entwickeln. Schon heute ist der Gesamteindruck in erster Linie durch die handwerkliche Betätigung der Bewohner und durch die Arbeiterwohnungen bestimmt. Da die land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen mit 30 ha Wald, bei einer Gesamtmarkungsfläche von 1153 ha, zusammen immerhin 1078 ha ausmachen, und die Zahl der Landwirte nur 450 einschließlich Kinder bei 150 Erwachsenen beträgt, so ist anzunehmen, daß auch die gewerblich Tätigen nebenbei etwas Landwirtschaft treiben. Diese werden überhaupt großenteils von ihrer landwirtschaftlichen Haupttätigkeit zur Industrie übergegangen sein, wie aus dem Fehlen größerer Wachstumsspitzen an der Peripherie geschlossen werden kann. Daß aber die Bevölkerungszunahme auch auf Rechnung der Arbeiterbevölkerung kommt, namentlich seit der Jahrhundertwende, wo Neckargartach von 3242 Einwohnern im Jahr 1900 auf 4525 im Jahr 1925 stieg, zeigt die Tatsache, daß die Zahl der außerhalb Neckargartachs beschäftigten Bewohner 1700 Erwachsene im Jahr 1925 betrug gegenüber 3—400 im Jahr 1900 (134, II, S. 408), während die landwirtschaftliche Bevölkerung zurückging und sich schon 1907 auf nur noch 534 belief. Die auswärts tätigen Arbeiter sind zweifellos, mindestens zum größten Teil, in Heilbronner Fabriken beschäftigt, so daß sich auch hier die Einwirkung Heilbronns auf die Nachbargemeinde geltend macht und im Ortsbild äußert. Auch in der Landwirtschaft ist dieser Einfluß zu erkennen. Ähnlich wie in Böckingen richtet sich die landwirtschaftliche Bevölkerung im Anbau nach dem Bedarf der Heilbronner Industrie. Dementsprechend werden unter anderem Zichorie, Tabak und Hopfen neben Brot- und Futterfrüchten angebaut. —

Einen abweichenden Charakter von den bisher besprochenen Vororten besitzt Frankenbach, das noch heute einen ausgeprägt landwirtschaftlichen Charakter trägt, etwa 3½ Kilometer nordwestlich von Heilbronn gelegen. Es gehörte einst ebenfalls der Reichsstadt. Als ferner gelegener Ort sieht es erst in neuerer Zeit bessere Entwicklungsmöglichkeiten, seitdem eine Kraftpostlinie den Verkehr mit Heilbronn vermittelt. In Zukunft mag ihm eine solche vielleicht auch die Erreichung des Heilbronner Industrieviertels über Neckargartach erleichtern. Bisher war Frankenbach auf den Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr mit Heilbronn angewiesen, und so erscheint dieser Ort auch heute noch als der Typus des schwäbischen Bauerndorfes mit etwas kleingewerblichem Einschlag. Trotzdem ist auch hier eine Umwandlung erkennbar, wenn auch nur geringe Wachstumsteile im Süd-

[1] Vgl. S. 63.

osten, also in der Richtung Heilbronn, auf Arbeiteransiedlung schließen lassen. Die Statistik weist schon, bei einer Einwohnerzahl von 2124, über 600 außerhalb der Gemeinde, vorwiegend in Heilbronn beschäftigte Arbeiter neben etwa 130 in Frankenbach selbst werktätigen Arbeitern und nur 257 landwirtschaftlich Tätige aus. Der Übergang eines Teils der Bevölkerung von der landwirtschaftlichen zur industriellen Betätigung ist aber nur langsam und allmählich erfolgt. Das zeigt sich eben an dem Fehlen umfangreicherer, neuerer Wachstumsteile, wie es auch aus der Bevölkerungsbewegung in Frankenbach geschlossen werden kann, die zwar ein stetiges, aber doch nur schwaches Ansteigen aufweist (vgl. Abb. 10, S. 78). Jedenfalls haben auch die Arbeiter noch etwas landwirtschaftlichen Betrieb beibehalten. Außer in der Industrialisierung der Bevölkerung äußert sich die Einwirkung der benachbarten Industriestadt auch hier in den Anbaugewächsen der Landwirtschaft. Namentlich wird viel Gemüse für die Heilbronner Nahrungsmittelfabriken gepflanzt. —

Den geringsten Einfluß Heilbronns zeigt auf den ersten Blick die fast 5 Kilometer südlich Heilbronns gelegene Gemeinde Flein, obwohl es ebenfalls früher schon in Beziehungen zu Heilbronn gestanden hat, denn auch Flein war Besitz der Reichsstadt, und über Flein führte zudem die alte Landstraße Heilbronn—Stuttgart, die allerdings im 18. Jahrhundert dann über Sontheim angelegt wurde (131, I, S. 86 und 133, S. 333). Flein weist sich mit seinen zahlreich umherstehenden Weinbergpfählen und Weinbütten, mit seinen teilweise vorhandenen großen Kellereingängen als vorwiegend weinbautreibender Ort aus. Auch lassen die geringe Ausdehnung der Wirtschaftsgebäude, die nur für einen geringen Viehbestand berechnet sind, sowie die ausgedehnten Weinberge diese Tätigkeit vermuten. Die Wachstumsspitzen sind ganz unbedeutend, ja die Bevölkerung ist sogar seit 1919 etwas zurückgegangen, nämlich von 1652 Einwohnern auf 1636 Einwohner im Jahr 1925. Die Lage Fleins in größerer Entfernung von Heilbronn und jenseits eines Höhenrückens sowie der Mangel guter Verbindungen mögen die Veranlassung gegeben haben, daß auch die in den Heilbronner Fabriken beschäftigten Arbeiter sich bisher nicht nach Flein gezogen bzw. sich von Flein fort mehr in die Nähe ihrer Tätigkeit gezogen haben. Da aber immerhin nach der Statistik außer den 55 gewerblich Tätigen etwa 400 Einwohner außerhalb Fleins, teils in Sontheimer, teils in Heilbronner Fabriken ihrem Verdienst nachgehen, so muß angenommen werden, daß die Mehrzahl dieser Arbeiter noch etwas Landwirtschaft treibt. Anders wäre es nicht denkbar, daß sich die verhältnismäßig große Zahl von Arbeitern im Ortsbild nicht stärker ausprägt. Die Statistik beweist also, im Gegensatz zur Physiognomie des Ortes, doch schon eine erhebliche Beeinflussung durch die Heilbronner und teilweise Sontheimer Industrie ähnlich wie in Frankenbach.

Im ganzen ist aber der größte Teil der Bevölkerung Fleins noch landwirtschaftlich tätig und zwar in 358 selbständigen meist kleinbäuerlichen Betrieben und im Weinbau (vgl. auch 81). Diesem steht eine Fläche von 163 ha, das ist mehr als der vierte Teil der landwirtschaftlich genutzten Fläche, zur Verfügung, und seine Erzeugnisse sind in Württemberg seit langem geschätzt. Daneben wird aber auch beträchtlicher Zuckerrübenbau getrieben, veranlaßt natürlich durch die Zuckerindustrie in Heilbronn. Der Grund für diese starke Erhaltung der landwirtschaftlichen Tätigkeit ist, wie erwähnt, wohl in der größeren Entfernung Fleins von Heilbronn zu suchen. —

So ist bei allen diesen Vororten Heilbronns teils in der Veränderung des Ortsbildes, teils in den Veränderungen in den Gemarkungen sowie in der Be-

tätigung ihrer Bewohner der Einfluß der Stadt und ihrer Wirtschaft unverkennbar. Dieser Einfluß zeigt sich am stärksten in dem teilweise gewaltigen Wachstum der Vororte, das physiognomisch hauptsächlich in der Angliederung neuer Siedlungsteile zum Ausdruck kommt, die sich in der Richtung gegen Heilbronn zu entwickelt haben. Bei der Lage des Industrieviertels im Norden von Heilbronn werden in Zukunft die diesem naheliegenden Vororte, insbesondere Neckargartach, in besonders hohem Maße eine Beeinflussung durch Heilbronn erfahren und noch viel stärker als Industriewohnorte in Frage kommen. Bei Böckingen beobachtet man an dem Wachstum auch in südlicher Richtung den Einfluß der Industrie in Sontheim. — Vor allem macht sich aber auch der Einfluß der Stadt auf die Vororte in der Umschichtung der Berufstätigkeit der Bevölkerung und damit im Wirtschaftsbild der Vororte geltend. Die Bevölkerung wendet sich, eine überall zu beobachtende Erscheinung, von der landwirtschaftlichen Tätigkeit ab, um Arbeit in den großgewerblichen Betrieben anzunehmen. Die Vororte verlieren dadurch allmählich ihren ursprünglich typisch landwirtschaftlichen Charakter, obwohl die von der Landwirtschaft zur Industrie Übergegangenen neben der neuen noch die alte Tätigkeit, aber natürlich in verringertem Maß, ausüben. Sie bilden mehr und mehr die Wohnstätten der in den Heilbronner Werken beschäftigten Arbeiter und Angestellten, oder sie beherbergen die Zweigstellen solcher Werke, soweit nicht selbständige Industrien, eben wegen der vorhandenen Arbeitskräfte, sich dort niedergelassen haben. So werden die Vororte der größeren Stadt dienstbar. Diese ihrerseits bietet ihnen dafür die Errungenschaften der modernen Wirtschaft und Kultur, deren Einrichtungen sich für die kleinen Orte nicht lohnen würde, die sich aber auch für die Stadt durch den Anschluß der Nachbarbevölkerung lohnender gestalten. Mit Straßenbahn, Omnibus und Gasfernversorgung greift die Stadt wie mit Polypenarmen hinaus auf die Vororte, saugt sich an sie und gewinnt Einfluß auf deren Gestaltung und Entwicklung. —

Zum Schluß soll noch die Frage besprochen werden, ob nicht in Zukunft das 5,6 Kilometer neckarabwärts gelegene Neckarsulm in stärkeren Wettbewerb mit Heilbronn treten kann und warum nicht überhaupt diese Stadt die Entwicklung genommen hat, die bei Heilbronn zu beobachten ist. Liegt diese Stadt doch auch hart am Neckar und am Ausgang eines Seitentales, durch das sie z. B. von Hall her leichter zu erreichen war als Heilbronn. Die Gründe sind wohl in den geschichtlichen Verhältnissen zu suchen. Die Reichsstadt Heilbronn besaß natürlich eine viel größere Anziehungskraft als Neckarsulm. Auch mag, eine Folge des ausgedehnten Weinbaus, der Weinhandel eine Rolle gespielt haben für die Führung der Handelsstraßen durch Heilbronn. Nachdem im Anschluß an diese heute Heilbronn auch zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt geworden ist, hat Neckarsulm wohl keine Aussicht mehr, neben Heilbronn eine größere Bedeutung zu erlangen, geschweige denn, diese Stadt zu überflügeln. Wenn im Laufe der Zeit Heilbronns Industrie und damit sein Wohngebiet eine noch größere Ausdehnung erfahren sollte, so wird diese hauptsächlich auch in der Richtung nach Norden, Neckarsulm zu, vor sich gehen, umsomehr als das Gelände dorthin keine Schwierigkeiten bietet und die Markung bis hart an jene Stadt heranreicht (vgl. K. 1). Es mag dann der Augenblick kommen, wo diese Stadt, die heute neben der Industrie noch reichlich Landwirtschaft betreibt, im übrigen aber heute noch eine ganz selbständige Siedlung ist und noch kaum Vorortsbeziehungen zu Heilbronn erkennen läßt, wie die andern Nachbargemeinden Heilbronns sich dem Anschluß an das große Gemeinwesen nicht wird entziehen können. Hier harrt ein Problem der Zukunft seiner Lösung.

D. Rückblick und Zusammenfassung.

Wirft man einen kurzen Rückblick auf die Ergebnisse, die die Betrachtung des Heilbronner Stadtbildes erbracht hat, so muß festgestellt werden, daß die Gesamtphysiognomie der Stadt trotz ihrer nur mittleren Größe eine recht komplizierte ist. Nicht nur eine Reihe verschiedenartigster Stadtteile treten dem Beobachter vors Auge, sondern im weiteren Umkreis erkennt man auch den engen Zusammenhang der Nachbarorte mit der Stadt. Innerhalb Heilbronns selbst heben sich, wie festgestellt, einzelne Stadtteile scharf voneinander ab.

Zunächst die Altstadt, das Gebiet der ursprünglichen Stadtgemeinde, aus der der eigentliche Kern der ersten Siedlung, nämlich die Hofgemeinde im südlichen Teil, sich herausschälen läßt, an die im Norden das Gebiet der Marktgemeinde angegliedert ist. Schon durch die enge Bebauung und die dadurch bedingte Wohndichte unterscheidet sie sich von den übrigen Stadtteilen. Ihre besondere Note erhält sie als Sitz des Kleingewerbes und Kleinhandels und damit als das Hauptgeschäftsviertel Heilbronns. So ist es nicht erstaunlich, daß die Altstadt auch das Bild eines Verkehrszentrums bietet, umsomehr, als sich der ganze Verkehrsstrom vom Bahnhof und Hafen nach den rechts des Neckars gelegenen Stadtteilen über die einzige Brücke durch die Straßen der Altstadt ergießen muß.

Die neueren Stadtteile einschließlich der vorstadtartigen Wachstumsspitzen sind sowohl im Grundriß als auch im Aufriß von der Altstadt völlig verschieden. Diese Stadtteile dehnen sich auf einem weiten Gelände aus, im Gegensatz zur Altstadt, von der sie nur durch breite, aus eingeebneten Gräben entstandenen Alleen bzw. durch den Fluß getrennt sind. Ein allmählicher Übergang von den Alt- zu den Neustadtformen ist außer im Süden und Südosten, in geringerem Maß auch im Norden, nicht vorhanden; hart stößt das Neue an das Alte. Im Gegensatz zur Altstadt ist die Neustadt der Sitz des Großgewerbes, zeigt jedoch trotzdem im ganzen durchaus das Bild der Wohnstadt. Zwei Teile sind deutlich voneinander zu trennen, nämlich einmal auf der rechten Flußseite der Gürtel zwischen der östlichen Altstadtgrenze und dem Bahnkörper, der sich um die Stadt im Osten herumzieht, sodann die jenseits dieses Bahnkörpers sowie auf der linken Flußseite liegenden Vorstadtbildungen. Wiewohl auch in dem ersteren überall Fabrikbetriebe in größerem oder geringerem Umfang vorhanden sind, ist doch der Gesamtcharakter der des Wohnviertels, in dem unmittelbar östlich und südöstlich an die Altstadt anschließenden Teil ganz besonders des vornehmen Wohn- bzw. Villenviertels. Die Vorstädte hingegen sind unter sich nicht einheitlich. Die nordöstlich, östlich und südlich des Bahnkörpers gelegenen Teile stellen lediglich Wohnviertel dar, zum Teil, beson-

ders im Norden, als Arbeitersiedlungen, während die links des Neckars sich ausdehnende Bahnhofsvorstadt infolge der recht zahlreich auftretenden Fabrik- und Handelsbetriebe neben dem Wohnviertelcharakter auch den des Handelsviertels

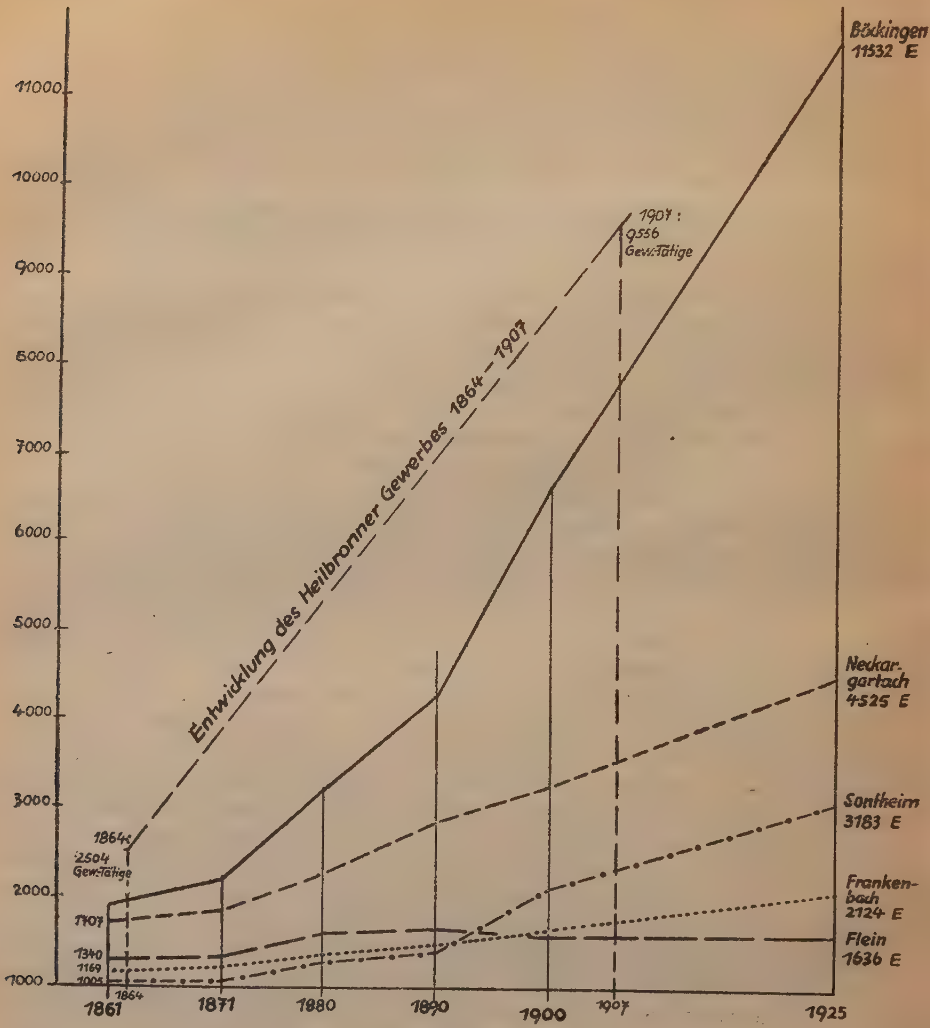


Abb. 10:

Die Bevölkerungszunahme in den Vororten Heilbronns 1861—1925.

trägt. Im Hinblick auf den Bahnhof, dem diese Vorstadt hauptsächlich ihr Entstehen verdankt, ist dies nicht verwunderlich. Der einheitlichste Stadtteil ist das im Norden gelegene Industrieviertel, das, wie ja sein Name sagt, in erster Linie und fast ausschließlich der Sitz des Großgewerbes ist und daher typisch industriellen Charakter zeigt.

Um diese verschiedenartigen Stadtteile herum legt sich sodann, ebenfalls ringförmig, die Kulturlandschaft des Heilbronner Stadtgebiets, die heute noch der notwendigen Versorgung der Stadt und ihrer Bewohner dient, wenn auch natürlich nicht mehr in ausreichendem Maß. Im Westen sieht man, in der Talaue, Wiesen, im Osten Äcker und Gärten, um diese herum an den Berghängen die Weinberge und auf der Höhe den Wald. An der Peripherie dieses Gebiets schließt sich eine Reihe von Siedlungen an, die, wie die Untersuchung zeigt, bereits in mehr als einer Richtung Züge tragen, die auf ihren Vorortscharakter hinweisen, obwohl diese Beziehungen administrativ noch nicht zum Ausdruck gekommen sind. —

So bietet Heilbronn insgesamt kein einheitliches Bild, weder baulich und wirtschaftlich, noch in seiner Bevölkerung. Und doch ist alles in einem Gemeinwesen vereinigt. Das Bindemittel bildet die rege wirtschaftliche Tätigkeit der Bevölkerung, vor allem die großgewerbliche, die unmittelbar durch die Fabriken, mittelbar durch Handel und Verkehr dem Bild der Stadt ihren charakteristischen Stempel aufdrückt. Ja, schon über die eigentliche Stadtgrenze hinaus haben sich diese Wirkungen auch auf die Nachbarorte im Sinne einer ausgesprochenen Vorortsbildung bemerkbar gemacht.

Alle die Kräfte aber, die gestaltend auf die Physiognomie der Stadt eingewirkt haben und noch einwirken, wurzeln der Hauptsache nach in den Naturverhältnissen der Gegend. Diese haben sich allerdings zu den verschiedenen Zeiten durchaus verschieden ausgewirkt, je nach den jeweils vorherrschenden Hauptwirtschaftsformen. Im Mittelalter lag der Schwerpunkt der Betätigung der Bewohner in der Landwirtschaft, insbesondere dem Weinbau. Die Vorbedingungen hiefür waren das günstige Klima und gute Bodenbeschaffenheit. Später änderte sich das. Nun war es in erster Linie die günstige Verkehrslage, die Lage an den großen Fernverkehrsstraßen wie am schiffbaren Fluß, die Handel und Industrie zur Entwicklung gelangen ließ und so zur Förderung der Stadt beitrug. Denn zwischen den Handelsstraßen und den Städten besteht, was auch G e i s l e r (4, S. 56) und G r a d m a n n (82, S. 19) betont haben, eine Wechselwirkung insofern, als die ersteren die Entwicklung der Städte fördern, diese aber ihrerseits auch wieder den Verkehr an sich ziehen. So mußte unter den gegebenen Handelswegverhältnissen gerade in Heilbronn der Verkehr auf den Handelsstraßen die Ausdehnung der Stadt im Gefolge haben. Diese zog schließlich gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts den Bau der Eisenbahn nach sich, die zum Teil den alten Straßen folgte und ihrerseits zur Vergrößerung der Bewohnerzahl Heilbronns erheblich beitrug. Dabei wurde die Ansiedlung einzelner Gewerbezweige durch dieselben natürlichen Verhältnisse veranlaßt, die auch die landwirtschaftliche Betätigung begünstigt haben, besonders durch die Fruchtbarkeit des Lößbodens. Denn das Entstehen dieser Gewerbezweige gründet sich eben auf die Erzeugung der Rohstoffe, die sie zur Verarbeitung bewog. Die Lage am schiffbaren Fluß aber erleichterte auch anderen Zweigen die Beifuhr sowohl der Roh- als auch der Betriebsstoffe, insbesondere der Kohle, die vom Ausland bzw. von Nordwestdeutschland den Rhein und Neckar heraufgebracht werden konnten. Die Gunst der Ortslage endlich gestattete und förderte die Ausdehnung der Stadt, die, als Mittelpunkt der Nachbarorte, auch auf deren Gestaltung einwirkte. Die großgewerbliche Entwicklung der Stadt zog einen Wandel in der Beschäftigung dieser Orte nach sich und übertrug so bis zu einem gewissen Grad den Charakter der Stadt auf diese.

Doch darf nicht vergessen werden, daß auch noch andere Einflüsse auf die Ausgestaltung des Stadtbildes maßgebend gewesen sind, nämlich der Wille ein-

zelner und der Behörden. Doch waren deren Anordnungen meist auch, bewußt oder unbewußt, von der Rücksicht auf die Naturverhältnisse geleitet. Die Wirkung solcher Kräfte sieht man deutlich an der Entwicklung Stuttgarts. Seine Lage war für die Entstehung einer Großstadt denkbar ungünstig und in dieser Hinsicht nicht zu vergleichen mit der Heilbronns. Und doch ist sein Wachstum ein so gewaltiges geworden. Die Kurve des Bevölkerungszuwachses in Stuttgart zeigt ein viel rascheres Ansteigen als die Heilbronns (vgl. Abb. 9, S. 70). Bei der Ungunst der natürlichen Verhältnisse versteht sich dies nur aus der geschichtlichen Entwicklung der Stadt, besonders aus ihrer Erhebung zur Residenz- und Hauptstadt des Landes. Im Mittelalter überragte zweifellos die Reichsstadt Heilbronn das damals kleine Stuttgart bei weitem. Mit der Vergrößerung Württembergs mußte naturgemäß dessen Hauptstadt als der Mittelpunkt des Landes zu größerer Bedeutung gelangen, während die Zeit der Reichsstädte längst vorüber war.

So darf zusammenfassend gesagt werden, daß die heutige Physiognomie Heilbronns sich zwar aus seiner geschichtlichen Entstehung erklärt, daß diese jedoch nur verstanden werden kann im Hinblick auf die natürlichen Verhältnisse der Gegend. Eine entscheidende Grundlage besitzt diese Entwicklung in den Naturgegebenheiten, in der geographischen Lage der Gegend und der Beziehung dieser zu der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung.

Alle Umstände wirkten zusammen, um Heilbronn zu einer Stadt werden zu lassen, die heute zu den bedeutendsten Handels- und Industrieplätzen Württembergs zu zählen ist.

Literaturverzeichnis.[1]

A. Allgemeine siedlungsgeographische Literatur.

1. **Dörries, H.,** Die Städte im oberen Leinetal Göttingen, Northeim und Einbeck. Ein Beitrag zur Landeskunde Niedersachsens und zur Methodik der Stadtgeographie. Diss. Göttingen 1925.
2. **Francé, R. H.,** München. Die Lebensgesetze einer Stadt. München 1920.
3. **Geisler, W.,** Beiträge zur Stadtgeographie, Z. d. Ges. f. Erdkunde Berlin 1920.
4. „ Die deutsche Stadt, ein Beitrag zur Morphologie der Kulturlandschaft. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde XXII, 5. 1924 .
5. „ Danzig, Ein siedlungsgeographischer Versuch. Diss. Halle 1918.
6. **Gradmann, R.,** Beziehungen zwischen Pflanzengeographie und Siedlungsgeschichte. G. Z. XII. 1906.
7. **Hassert, K.,** Die Städte geographisch betrachtet. Aus Natur und Geisteswelt. Bd. 163. Leipzig 1907.
8. **Hettner, A.,** Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. G. Z. I. 1895.
9. „ Die wirtschaftlichen Typen der Ansiedlungen. G. Z. VIII. 1902.
10. „ Über bevölkerungsstatistische Grundkarten. G. Z. VI. 1900.
11. **Kohl, J. G.,** Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Dresden und Leipzig 1841.
12. **Kröcher, H.,** Stettin. Ein Beitrag zur modernen Stadtgeographie. Diss. Greifswald 1913.
13. **Kuhn, W.,** Kleinbürgerliche Siedlungen in Stadt und Land., Siedlungswerk der Vereinigung für deutsche Siedlungen und Wanderungen. Deutscher Bund für Heimatschutz. München 1921.
14. **Oberhummer, E.,** Der Stadtplan. Verhandlungen des 16. deutschen Geographentags. Berlin 1907.
15. **Passarge, S.,** Vergleichende Landschaftskunde. Berlin 1921.
16. **Ratzel, F.,** Anthropogeographie. 2. Teil. Bibl. geogr. Handbücher. Stuttgart 1909.
17. **Rauers, F.,** Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. Versuch einer quellenmäßigen Übersichtskarte. Peterm. Mitt. 52. 1906.
18. **Richthofen, F. Frhr. v.,** Vorlesungen über allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie. Berlin 1908.
19. **Rudolphi, H.,** Das Stadtbild Leipzigs geographisch betrachtet. Mitt. des Ver. d. Geogr. Leipzig 1911.
20. **Schlüter, O.,** Bemerkungen zur Siedlungsgeographie. G. Z. V. 1899.
21. „ Über den Grundriß der Städte. Z. d. Ges. f. Erdkunde Berlin 1899.

[1] Abkürzungen: Z. = Zeitschrift; G. Z. = Geogr. Zeitschrift.

B. Siedlungsgeographische Literatur über württembergische Städte.

1. Hilfswissenschaften.

22. **Baedeker**, Württemberg. Leipzig 1925.
23. **Baum, J.**, Die schöne Stadt: Süddeutschland. München 1912.
24. **Bidermann, H. J.**, Neuere slavische Siedlungen auf süddeutschem Boden. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde II, 1888.
25. **Bitzer, J.**, Die Entstehung unsrer württembergischen Ortschaften. Kurze Siedlungsgeschichte auf neuer Grundlage. Blätter des Schwäb. Albvereins. 35. Jahrg., Nr. 6, 1923.
26. **Bohnenberger, K.**, Die Ortsnamen des schwäbischen Albgebietes nach ihrer Bedeutung für die Besiedlungsgeschichte. Württ. Vierteljahrshefte für Landesgeschichte IX, 1886.
27. **Bräuhäuser, M.**, Die Bodenschätze Württembergs. Stuttgart 1912.
28. **Dipper**, Untersuchung über die Bevölkerung in Württemberg. 1876.
29. **Dornfeld, J.**, Die Geschichte des Weinbaus in Schwaben und des damit in Verbindung stehenden Weinverkehrs in Schwaben von der ältesten bis auf die neueste Zeit. Stuttgart 1868.
30. **Eberhardt, P.**, Aus Alt-Eßlingen. Eßlingen 1925.
31. **Fraas, O.**, Geognostische Beschreibung von Württemberg, Baden und Hohenzollern. Stuttgart 1882.
32. **Fuchs-Röll, W. P.**, Das schwäbische Haus. Besondere Beilage des Staatsanzeigers für Württemberg 1925. Nr. 6.
33. **Gößler, P.**, Die Altertümer des Oberamts Blaubeuren. Eßlingen 1911.
34. „ Die älteste Besiedlung des oberen Donaugebiets um Riedlingen. Stuttgart 1925.
35. „ Die vor- und frühgeschichtliche Besiedlung des Oberamts Riedlingen. Stuttgart 1923.
36. „ Die alten Burgen um Stuttgart. Stuttgart 1919.
37. „ Die deutschen Burgen der Vorzeit. Stuttgart 1924.
38. „ Fundberichte aus Schwaben. Stuttgart 1905 ff.
39. „ Aus der ältesten Geschichte des Ulmer Bodens. Vortrag gehalten im Ulmer Altertumsverein o. O. 1925.
40. „ Eine neue Schussenrieder Pfahlbausiedlung aus Württemberg. Stuttgart 1911.
41. **Gradmann, E.**, Kunstwanderungen in Württemberg und Hohenzollern. Stuttgart 1914. 2. Aufl. Stuttgart 1926.
42. Handelsadreßbuch des Königreichs Württemberg und Hohenzollern. Stuttgart 1889/91.
43. Handelsadreßbuch von Württemberg. Stuttgart 1925.
44. **Hartmann, J.**, Die Besiedlung Württembergs von der Urzeit bis zur Gegenwart. Württ. Neujahrsbl. 1894.
45. „ Über die Besiedlung des württembergischen Schwarzwalds. Württ. Jahrbücher für Statistik und Landeskunde Jahrg. 1893.
46. **Hertlein, F.**, Die Altertümer des Oberamts Heidenheim. Eßlingen 1912.
47. „ Die Entwicklung der Stadtanlage von Heidenheim. Blätter des Schwäb. Albvereins. 29. Jahrg., Nr. 9/10, 1917.
48. **Hirschfeld, P.**, Württembergs Großindustrie und Großhandel. Leipzig 1889.
49. **Hofmann, A. v.**, Historische Reisebegleiter für Deutschland. III: Das Königreich Württemberg und Hohenzollern. Berlin und Stuttgart 1906.
50. „ Historische Stadtbilder: Die Stadt Ulm. Stuttgart und Berlin 1923.
51. **Kick, J. u. Baum, J.**, Alte Städtebilder aus Schwaben. Stuttgart 1916.
52. **Klaiber, Chr.**, Die Grundrißbildung der deutschen Stadt im Mittelalter unter besonderer Berücksichtigung der schwäbischen Lande. Berlin 1912.

53. **Kölle, A.,** Zur Entstehung der Stadt Ulm. Württ. Vierteljahrshefte für Landesgeschichte. Neue Folge XV. 1906.
54. **Koken, E.,** Geologische Spezialkarte der Umgebung von Kochendorf. Stuttgart 1900.
55. „ Löß und Lehm in Schwaben. Neues Jahrbuch für Min. 1900.
56. **Losch, H.,** Die Entwicklung der Bevölkerung Württembergs im 19. Jahrhundert. Württ. Jahrbücher für Statistik und Landeskunde Jahrg. 1900.
57. **Maier, A.,** Die Pendelwanderung unter besonderer Berücksichtigung der württembergischen Verhältnisse. Diss. Stuttgart 1925.
58. **Müller, K. O.,** Alte und neue Stadtpläne der Oberschwäbischen Reichsstädte. Stuttgart 1914.
59. **Muesmann, A.,** Die bauliche Entwicklung der Stadt- und Landgemeinden Württembergs und die neue Bauordnung. In „Hie gut Württemberg allewege". Stuttgart 1916.
60. **Paret, O.,** Urgeschichte Württembergs mit besonderer Berücksichtigung des mittleren Neckarlands. Stuttgart 1921.
61. **Paulus, E.,** Die Kunst- und Altertumsdenkmale des Königreichs Württemberg. Bd. I: Neckarkreis. Stuttgart 1889.
62. **Regelmann, C.,** Abriß einer Geschichte der württembergischen Topographie und nähere Angabe über die Schickardtsche Landesaufnahme Württembergs. Stuttgart 1893.
63. **Schliz, A. (I),** Rassenfragen. Straßburg 1915.
64. **Schliz, A. (II),** Siedlungswesen. Kulturentwicklung des Neckarlandes in vorgeschichtlicher Zeit. Bericht des historischen Vereins Heilbronn. Heft 10. 1912.
65. **Schoder, H.,** Über den Personalverkehr auf den württembergischen Eisenbahnen. Stuttgart 1879.
66. **Schuhmacher, A.,** Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Buchau am Federsee. Diss. Tübingen 1912.
67. Schwäb. Heimatbuch. Herausgegeben vom Bund für Heimatschutz in Württemberg und Hohenzollern. Stuttgart 1913 ff.
68. **Ströhmfeld, G.,** Das Schwabenland in Wort und Bild. Stuttgart o. J.
69. **Wagner, G.,** Berg und Tal im Triasland von Franken und Schwaben. Öhringen. 1922.
70. „ Geolog. Heimatkunde von Württemberg.-Franken. Öhringen 1921.
71. „ Hall am Kocher. Eine Einführung in die Geschichte und Landschaft. Öhringen 1924.
72. „ Die Landschaftsformen von Württemberg.-Franken. Öhringen 1921.
73. „ Über das Zurückweichen der Stufenränder in Schwaben und Franken. Öhringen 1924.
74. **Walfisch, E.,** Die Anhäufung der Siedlungen im Königreich Württemberg. Eine statistische Studie. Diss. Tübingen 1912.
75. **Weber, A.,** Über den Standort der Industrieen. Tübingen 1909.
76. Wegweiser durch 20 württembergische Städte. Verlag der Metzlerschen Buchhandlung. Stuttgart 1910.
77. **Weller, C.,** Die Besiedlung der Stuttgarter Gegend. Vortrag. Cannstatt 1896.
78. „ Die Besiedlung des Alemannenlandes. Stuttgart 1898.

2. Geographische Darstellungen[1].

79. **Buob, M.,** Die Besiedlungsverhältnisse des württembergischen Keuperberglandes zwischen Neckar und Rems. Diss. Tübingen 1925.
80. **Gradmann, R.,** Schwäbische Städte. Z. d. Ges. f. Erdkunde Berlin 1916.

[1] Nach Abschluß der vorliegenden Arbeit erschien: **Schöck, P.,** Die Entwicklung der Stadtgeographie in Württemberg. Festschrift der Oberrealschule Ludwigsburg. 1927.

81. **Gradmann, R.,** Die ländlichen Siedlungen des Königreichs Württemberg. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde XXI, 1. 1913.
82. „ Die städtischen Siedlungen des Königreichs Württemberg. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde XXI, 2. 1914.
83. **Haas, H.,** Land und Leute, Monographien zur Erdkunde: Schwabenland. Bielefeld und Leipzig 1914.
84. **Hassert, K.,** Landeskunde des Königreichs Württemberg. 2. Aufl. Sammlung Göschen Bd. 157. Berlin und Leipzig 1913.
85. Heimatkunde für die Schulen des Oberamts Backnang. Backnang 1885.
86. „ von Calw. Herausgegeben von W. Mönch. Calw 1926.
87. „ für Stadt und Oberamt Hall. Herausgegeben von Fr. Wagner. Hall 1912.
88. „ für Neckarsulm. Heilbronn 1913.
89. **Hörle, E.,** Neue Landeskunde von Württemberg. Stuttgart 1922.
90. Das Königreich Württemberg. Herausgegeben vom Württ. Statistischen Landesamt. Stuttgart 1904.
91. **Krebs, N.,** Landeskunde von Deutschland. Teil I: Süddeutschland. Leipzig und Berlin 1923.
92. „ Die Verteilung der Bevölkerung Süddeutschlands auf geographische Einheiten. Z. d. Ges. f. Erdkunde Berlin 1923.
93. **Leibbrand, H.,** Siedlungsgeographie der Ostalb (ohne das Härdtsfeld). Diss. Tübingen 1925.
94. **Löffler, K.,** Die Formen der schwäbischen Alb und ihr Einfluß auf die Besiedlung. Auf Grund von Beobachtungen in der südwestlichen Alb. Diss. Tübingen 1915.
95. **Majer, M.,** Das württembergische Oberschwaben nach der Vereinödung, mit vergleichenden Rückblicken in siedlungsgeographischer und wirtschaftlicher Beziehung. Diss. Tübingen 1923.
96. **Mock, M.,** Die historisch-topographische Entwicklung der Städte Saulgau, Mengen, Riedlingen, Ehingen und ihre geographischen Grundlagen. Diss. Tübingen 1924.
97. Nagolder Heimatbuch. Herausgegeben von G. Wagner. Öhringen 1925.
98. **Reinhardt, W.,** Volksdichte und Siedlungsverhältnisse des württembergischen Oberschwabens. Eine anthropogeographische Studie. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde XVII. 1908.
99. **Schlatterer, A.,** Die Ansiedlungen am Bodensee in ihrer natürlichen Voraussetzung. Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde V. 1891.
100. **Uhlig, C.,** Tübingen und Umgebung. Ein Beitrag zur Landeskunde des Gebiets, zugleich eine Erläuterung des Kartenbildes. Erdgeschichtliche und landeskundliche Abhandlungen aus Schwaben. Öhringen 1923.
101. **Urach, W., Herzog v.,** Reutlingen, ein Beitrag zur Stadtgeographie. Diss. Tübingen 1922.
102. **Wever, E.,** Das Stadtbild von Stuttgart. Stuttgarter Geographische Studien Reihe A, Heft 1. Stuttgart 1924.
103. **Widmaier, J.,** Untersuchung zur Topographie der städtischen Siedlungen im württembergischen Neckargebiet. Diss. Freiburg 1913.

C. Besondere Literatur über Heilbronn.

I. Zeitschriften, Periodica und dergleichen.

104. Jahreshefte des Vereins für vaterländische Naturkunde in Württemberg. Stuttgart 1845 ff.
105. Mitteilungen des Württ. Statistischen Landesamtes. Stuttgart 1889 ff.

106. Stat. Jahrbuch deutscher Städte für das Jahr 1912/13. Herausgegeben von M. Neefe. Breslau 1916.
107. Südwestdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkraft. Herausgegeben vom südwestdeutschen Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar e. V. Stuttgart. 1925 ff.
108. Württembergische Gemeindestatistik 1910. Herausgegeben vom Württ. Statistischen Landesamt. Stuttgart 1910.
109. Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde. Herausgegeben vom Württ. Statistischen Landesamt 1818 ff.
110. Württembergische Vierteljahrshefte für Landesgeschichte. Herausgegeben vom Württ. Statistischen Landesamt 1878 ff.

II. Karten, Ansichten u. s. w.

a) Ältere Karten und Ansichten.

111. Kupferstich der Stadt Heilbronn mit Festungswerken „der Heiligen Römischen Reichsstadt Heilbronn" 1658 von Joh. Sigm. Schlehenrid. (Vogelschauansicht. Im Städtischen Archiv Heilbronn.)
112. **Merian**, „Topographia Sueviae". Frankfurt a. M. 1643.
Dazu verschiedene Ansichten der Stadt Heilbronn (ohne Zeitangabe), aus der Sammlung des historischen Vereins Ludwigsburg.
113. Flurkarten 1 : 2500 von 1834/35.

b) Neuere Karten.

114. Flurkarten 1 : 2500 von 1901.
115. Karte des Deutschen Reiches 1 : 100 000, Bl. 574 Heilbronn. Herausgegeben vom Württ. Statistischen Landesamt.
116. Topographische Karte von Württemberg 1 : 25 000, Bl. 23. Herausgegeben vom Württ. Statistischen Landesamt.
117. Geognostischer Atlas von Württemberg 1 : 50 000, Bl. 4, 5, 9, 10. Herausgegeben vom Württ. Statistischen Landesamt.
118. Plan der Markung Heilbronn 1 : 15 000 von 1907. Herausgegeben vom städtischen Vermessungsamt Heilbronn.
119. Plan der Stadt Heilbronn 1 : 10 000 von 1925. Herausgegeben vom städtischen Vermessungsamt Heilbronn.
120. **Losch, H.**, Die Wohnorte und Arbeitsgemeinden in Württemberg (Stand der Pendelbewegung) nach der Volkszählung vom 1. 12. 1910. Maßstab 1 : 350 000. Herausgegeben vom Württ. Statistischen Landesamt.
121. Verkehrskarte von 1906 des Württ. Ministeriums des Innern, Abteilung für Straßen- und Wasserbau Stuttgart.

III. Zusammenfassende Darstellungen.

122. **Dürr, J. F.**, Heilbronner Chronik, 2 Bde. Heilbronn 1895 und 1922.
123. „ Heilbronner Chronik, 2. Auflage. Heilbronn 1926.
124. „ Erinnerungen aus dem Jahr 1815. Heilbronn 1915.
125. „ Hat der 30jährige Krieg die deutsche Kultur vernichtet? Beleuchtung der Frage durch die Darstellung der Schicksale der Reichsstadt Heilbronn. Stuttgart 1914.
126. „ Der Rat der Reichsstadt Heilbronn nimmt bei der Bürgerschaft im Jahre 1671 ein Silberanlehen auf. Ein Kulturbild. Heilbronn 1914.
127. „ Die Kgl. Verfassung von 1815 und ihre Aufnahme in Heilbronn. Heilbronn 1915.

128. **Freudenberger, G. A.**, Heilbronn, seine Umgebung und das untere Neckartal. Heilbronn 1892.
129. **Hartmann, J.**, Heilbronn vor 100 Jahren. Unterhaltungsblatt der Neckarzeitung Nr. 48, 1881.
130. Heilbronn a. N. Bearbeitet und herausgegeben von der Stadtverwaltung. Berlin 1926.
131. **Jäger, C.**, Geschichte von Heilbronn. Heilbronn 1828.
132. **Kuttler, G.**, Heilbronn, seine Umgebung und seine Geschichte. Heilbronn 1859.
133. Oberamtsbeschreibung von Heilbronn 1865. Herausgegeben vom K. Statistischen Landesamt. Stuttgart 1865.
134. Oberamtsbeschreibung von Heilbronn Teil I 1901, Teil II 1903. Herausgegeben vom K. Statistischen Landesamt. Stuttgart 1901 und 1903.
135. **Rauch, M. v.**, Heilbronn im Bauernkrieg. Heilbronn 1922.
136. „ Heilbronn in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts. Heilbronn 1909.
137. **Ruck, C.**, Großer Führer durch Heilbronn und Umgebung. Heilbronn 1917/19.
138. **Schliz, A. (I)**, Heilbronner Urgeschichtsforschung und ihre Ergebnisse für das historische Museum. Heilbronn 1909.
139. **Schliz, A. (II)**, Die Entstehung der Stadtgemeinde Heilbronn, ihre Entwicklung bis zum 14. Jahrhundert und das erste Heilbronner Stadtrecht. Diss. Tübingen 1903.
140. „ Die Entwicklung der Stadtgemeinde Heilbronn im Mittelalter. Heilbronn 1909.
141. **Volz, G. A.**, Großer Führer durch Heilbronn und Umgebung. Herausgegeben vom Verkehrsverein. Heilbronn 1926.

IV. Das physiogeographische Bild.

142. **Heubach, K.**, Beiträge zur Frage der Entstehung der Heilbronner Mulde. Diss. Stuttgart 1925.
143. **Kehrer, G.**, Beiträge zur Flora der Heilbronner Stadtmarkung. Progr. Heilbronn 1—4. 1856/73.
144. **Pfeiffer, W.**, Beiträge zur Kenntnis der Tektonik des Heilbronner Talkessels. Jahreshefte des Vereins für vaterländische Naturkunde in Württemberg. 81. Jahrg. 1925.

V. Das Siedlungsbild im baulichen Sinn.

145. **Dürr, J. F.**, Der Siebenrohrbrunnen oder Kirchbrunnen in Heilbronn. Veröffentl. des Hist. Vereins, Heft 1, 1881.
146. „ Baugeschichtliches und Geschichtliches vom Deutschordenshof in Heilbronn. Heilbronn 1912.
147. **Gossenberger, E.**, Heilbronner Profanbauten aus dem 18. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Kunstgeschichte der Stadt Heilbronn. Diss. Stuttgart 1917.
148. **Pressel**, Die Heilbronner St. Michaelskirche. Heilbronn 1889.
149. **Rauch, M. v.**, Baugeschichte der Heilbronner Kilianskirche. Württ. Vierteljahrshefte für Landesgeschichte. Neue Folge XXIV. 1915.
150. **Riecke, K.**, Die Arbeiterwohnungen in Heilbronn. Stuttgart 1857.
151. Rückblick auf die 60jährige Wirksamkeit der Heilbronner Wohnungsvereins-A.G. Heilbronn a. N. 1917.

VI. Das bevölkerungsphysiognomische Bild.

152. Adreßbuch der Stadt Heilbronn. 1843, 1851, 1866, 1872, 1875, 1879, 1881 bis 1925.
153. **Schliz, A. (I)**, Die Bevölkerung des Oberamts Heilbronn, ihre Abstammung und Entwicklung. Heilbronn 1899.

154. **Baldauf, A.,** Industrie, Handel und Schiffahrt im Bezirke der Handelskammer Heilbronn, im Landesadreßbuch für Industrie, Gewerbe und Handel. Stuttgart 1925.
155. Handelskammer Heilbronn. Jahresbericht. Heilbronn 1913.
156. **Heuß, Th.,** Weinbau und Weingärtnerstand in Heilbronn. Heilbronn 1906.
157. Jahresbericht des Handelsvereins Heilbronn 1925.
158. „ der Schleppschiffahrt auf dem Neckar A.G. Heilbronn 1925.
159. „ der Straßenbahn A.G. Heilbronn 1925.
160. „ der Württembergischen Transport-Vers. A.G. Heilbronn 1925.
161. **Rauch, M. v.,** Die Goldschmiede der Reichsstadt Heilbronn. Heilbronn 1923.
162. „ Alte Heilbronner Zinngießer. Heilbronn 1923.
163. **Titot, H.,** Beiträge zu einer Geschichte des Feldbaues, Viehzucht usw. in Heilbronn und der Umgebung. Heilbronn 1846.
164. Der Weinbau der Stadt Heilbronn und ihrer Umgebung. Festgabe für die 8. Versammlung deutscher Wein- und Obstproduzenten in Heilbronn im Herbst 1846. Heilbronn 1846.

Übersicht der Bilder-Beilagen.[1]

Übersicht der Karten-Beilagen.[2]

[1] Die Bilder Nr. 1—7 und 10 stammen von der Firma C. Breuner-Schilling in Heilbronn, die Aufnahmen der Bilder Nr. 8 und 9 von Herrn Photograph A. Hellinger in Heilbronn.
Die Bilder befinden sich am Schluß des Bandes.

[2] Die Kartenbeilagen befinden sich ebenfalls am Schluß des Bandes.

Lebenslauf des Verfassers.

Ich bin am 22. Oktober 1884 in Stuttgart geboren, besuchte daselbst die Friedrich-Eugens-Realschule, an der ich im Sommer 1902 die Reifeprüfung ablegte. Von 1902—1904 studierte ich an der Technischen Hochschule Stuttgart (Abteilung für allgemein bildende Fächer) neuere Sprachen und Geographie und besuchte gleichzeitig den Lateinunterricht an den obersten Klassen des Realgymnasiums in Stuttgart. Dort erstand ich im Sommer 1904 die Reifeprüfung in Latein. In den folgenden Jahren lag ich dem Studium der neueren Sprachen sowie der Geographie an den Universitäten Tübingen und Berlin sowie in England und Frankreich ob und legte im Herbst 1908 die erste, im Herbst 1909 die zweite realistische Dienstprüfung für das höhere Lehramt ab. Nach unständiger Verwendung an der Friedrich-Eugens-Realschule in Stuttgart wurde mir im Dezember 1910 eine Oberreallehrerstelle an der Realschule in Crailsheim übertragen. Im Frühjahr 1917 wurde ich an die Oberrealschule in Ludwigsburg versetzt. Zwecks weiterer Fortbildung nahm ich in den Jahren 1925/26 an den Übungen, Exkursionen und Arbeiten des unter Leitung von Herrn Professor Dr. Wunderlich stehenden Geographischen Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart teil.



1. Gesamtansicht von Heilbronn.



2. Der Hof des Deutsch-Ordenshauses in Heilbronn
(Altstadt).



3. Die Kaiserstraße in Heilbronn
(Altstadt).



4. Das Rathaus in Heilbronn
(Altstadt).



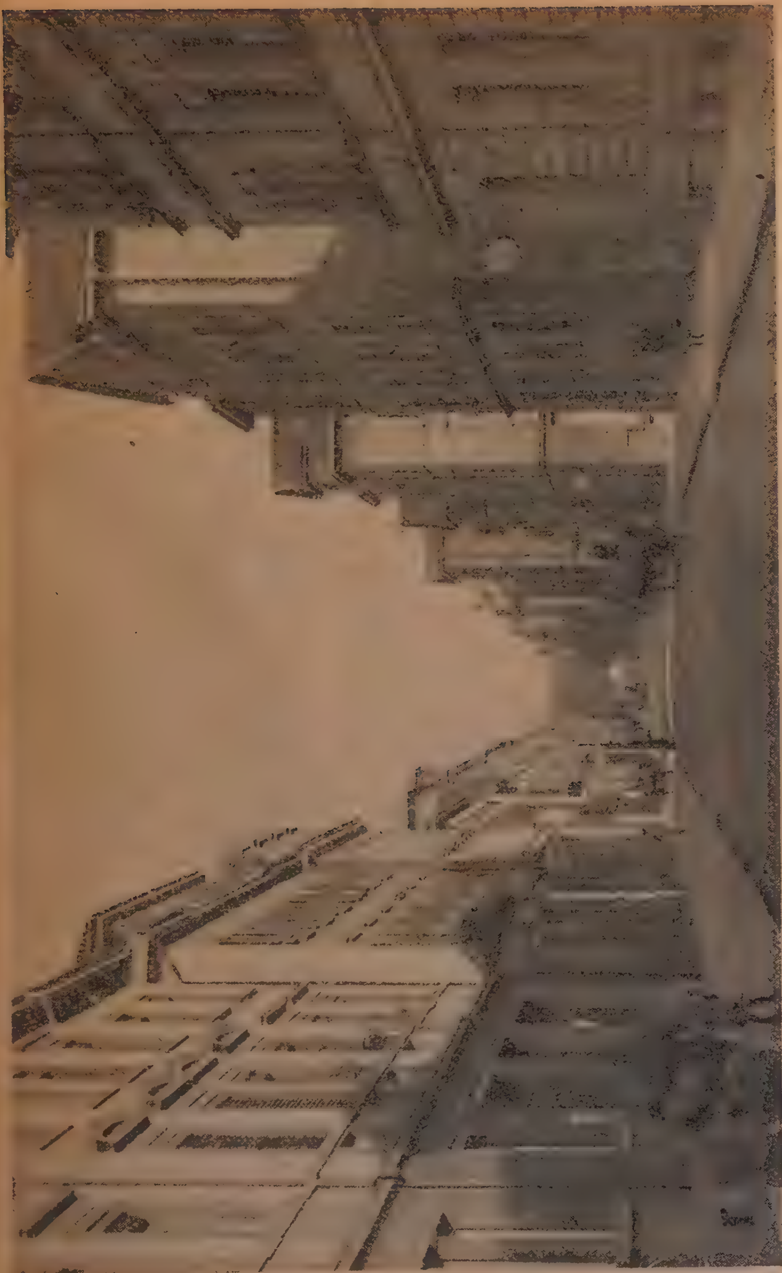
5. Die Kirchbrunnenstraße in Heilbronn
(Altstadt).



6. Die Fischergasse in Heilbronn
(Altstadt).



7. Die Sülmerstraße in Heilbronn
(Altstadt).



8. Die Wollhausstraße in Heilbronn
(Neustadt).



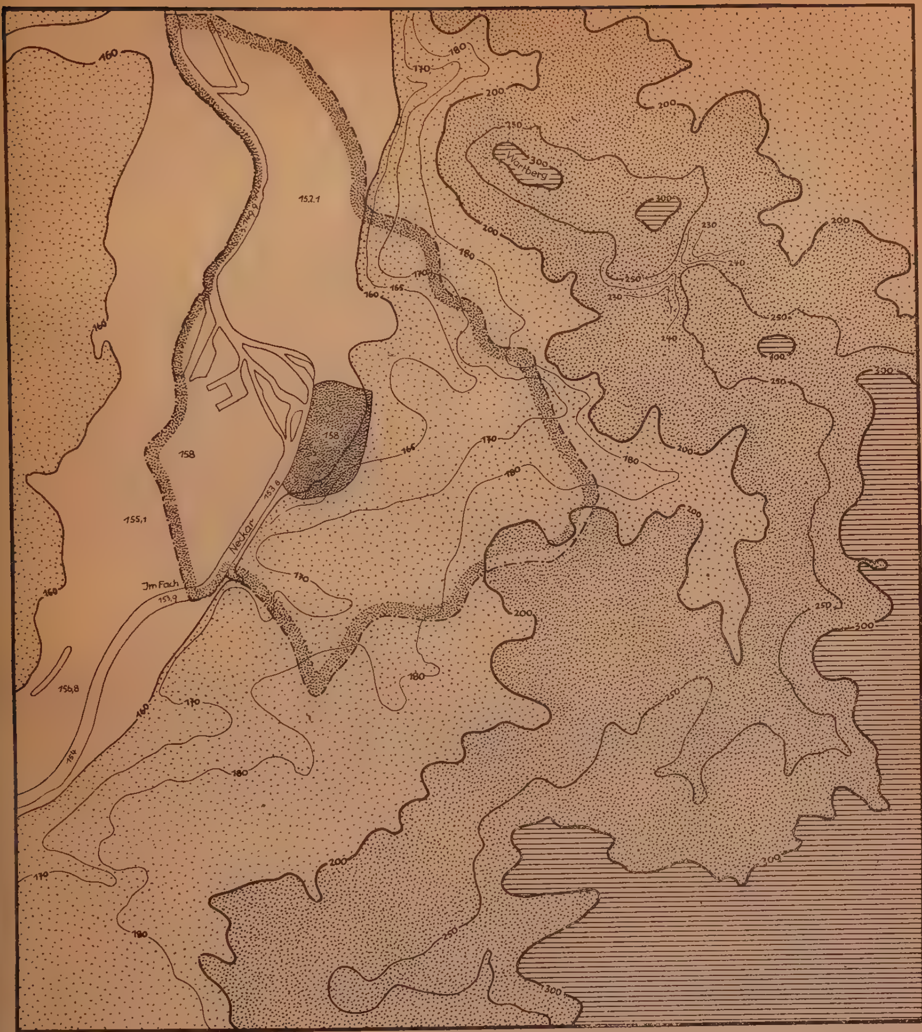
9. Die Weinsbergerstraße in Heilbronn
(Neustadt).



10. Der Winterhafen in Heilbronn.



Karte I. Topographische Übersicht der Heilbronner Gegend.
(Ausschnitt aus der Reichskarte 1:100000.)



Talaue (bis 160 m)

Terrassenfläche (160—200 m)

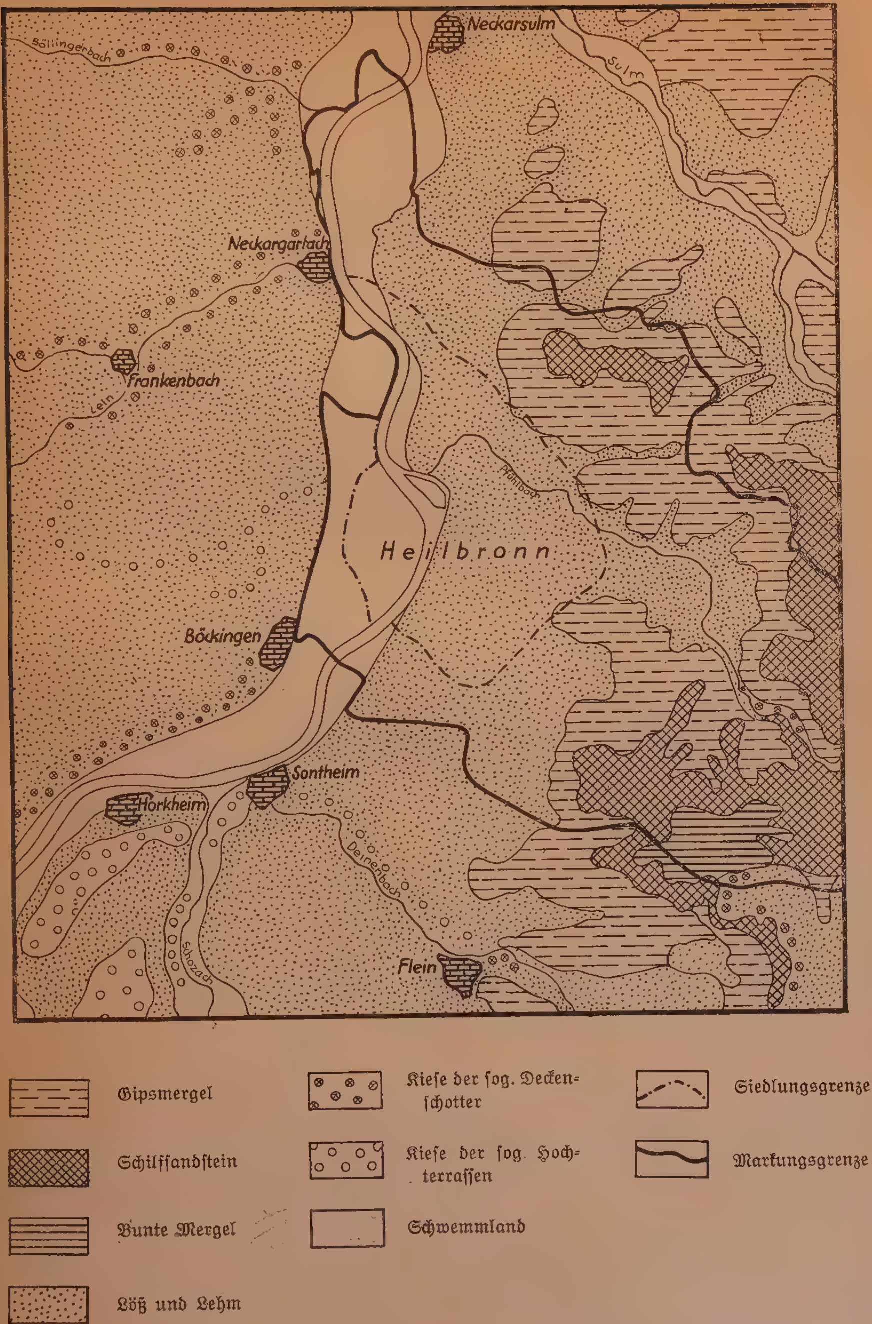
Stadtgrenze i. J. 1925

Gehänge (200—300 m)

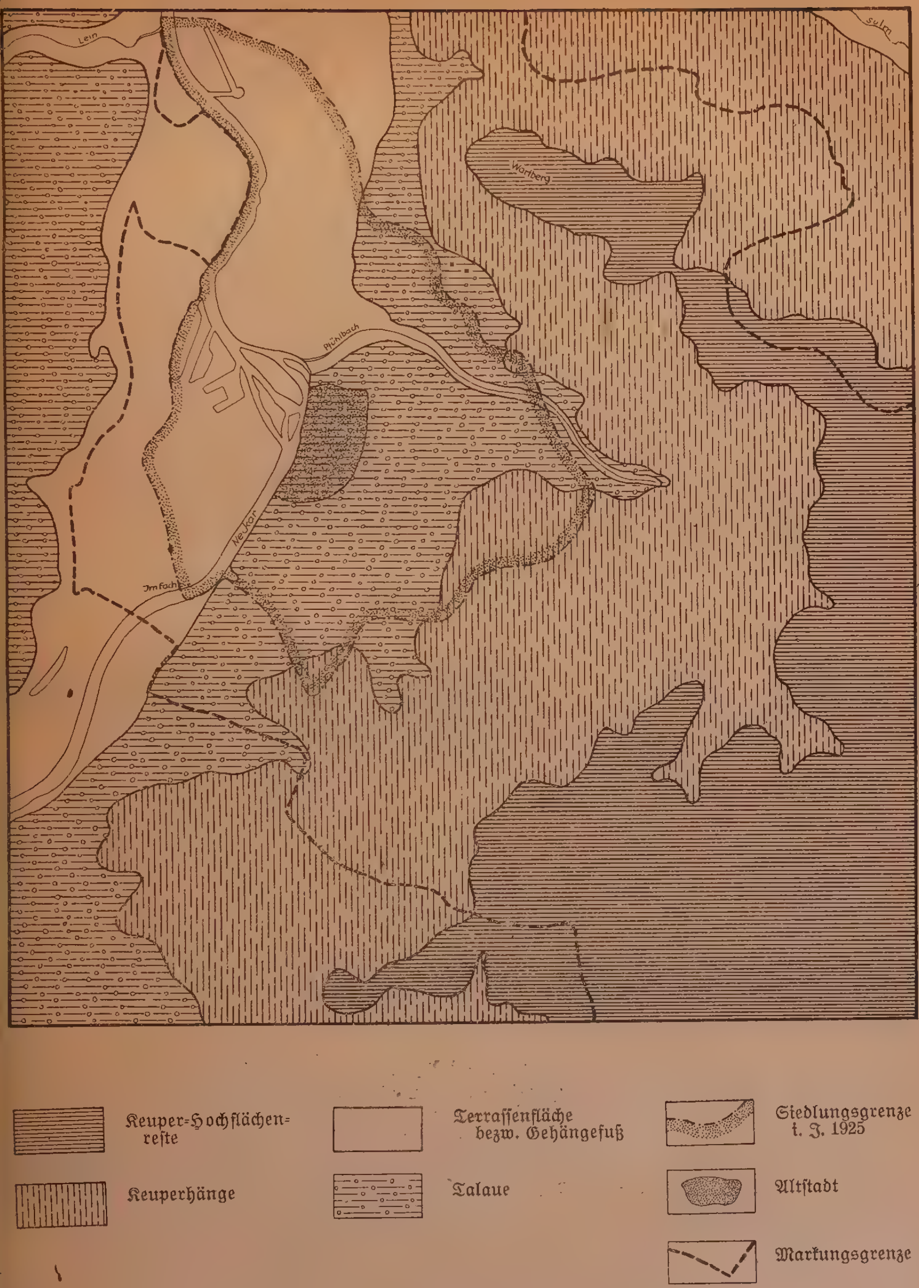
Hochebene (über 300 m)

Altstadt

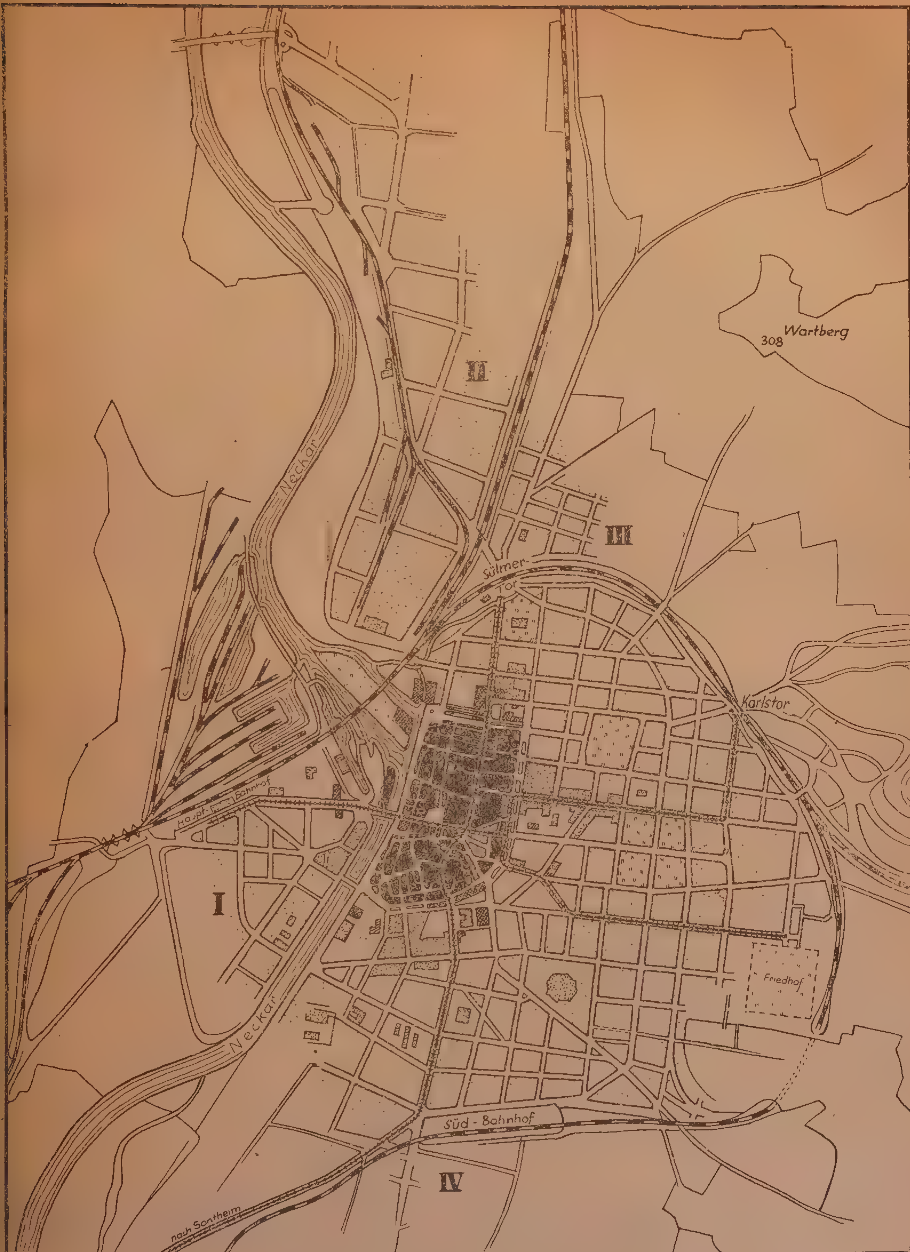
Karte II: Höhenschichtenskizze der Heilbronner Gegend.



Karte III: Geologische Übersichtsskizze der Heilbronner Gegend.
(Nach der geognost. Spezialkarte 1 : 50 000.)



Karte IV: Morphologische Übersichtsskizze der Heilbronner Gegend.



Heilbronn im 16. Jahrhundert | Wachstumsteile nach 1870 | Grünflächen

Heilbronn i. J. 1830 | Heilbronn i. J. 1870 | Straßenbahn

I. Bahnhofsvorstadt II. Industrieviertel III. „Nordberggelände“ IV. Fleiner Höhe

Karte V: Die Stadterweiterungen von Heilbronn.

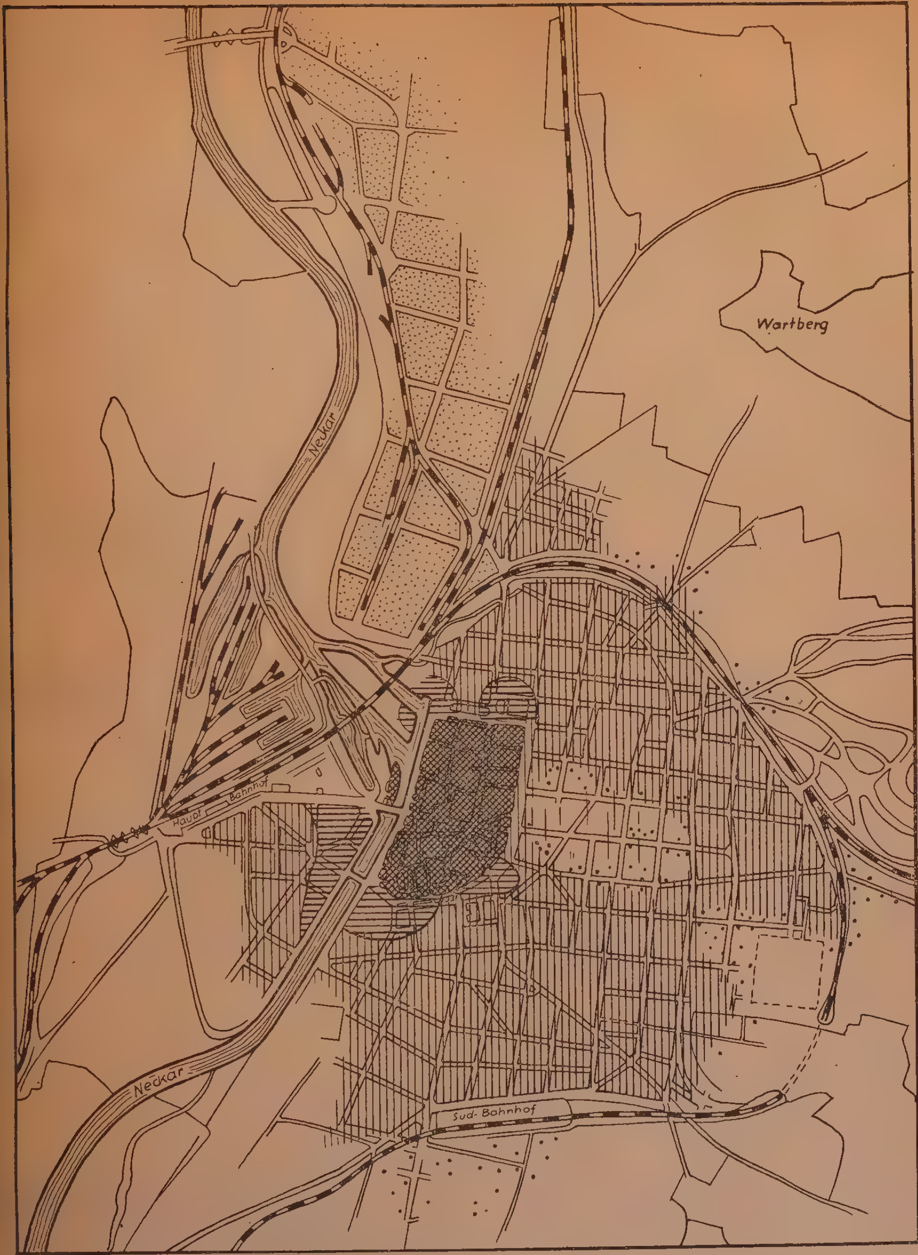
(Nach einem Plan des städt. Vermessungsamts.)



	Altstadt		alte Trennungslinie	zwischen nördlicher und südlicher Altstadt
	Neustadt		neuere Trennungslinie	
	tiefster Punkt der Altstadt			

1. Deutsches Haus. 2. Kilianskirche. 3. Rathaus. 4. Götzenturm. 5. Bollwerksturm. 6. Sülmertor. 7. Wollhaus. 8. Postamt. 9. Synagoge. 10. Harmonie. 11. Theater.

Karte VI: Die Altstadt von Heilbronn im Jahre 1925.
(Aus dem Stadtplan vom Jahre 1925, herausgegeben vom städt. Vermessungsamt Heilbronn.)



Gebiet mit vorherrschenden Altstadthäusern

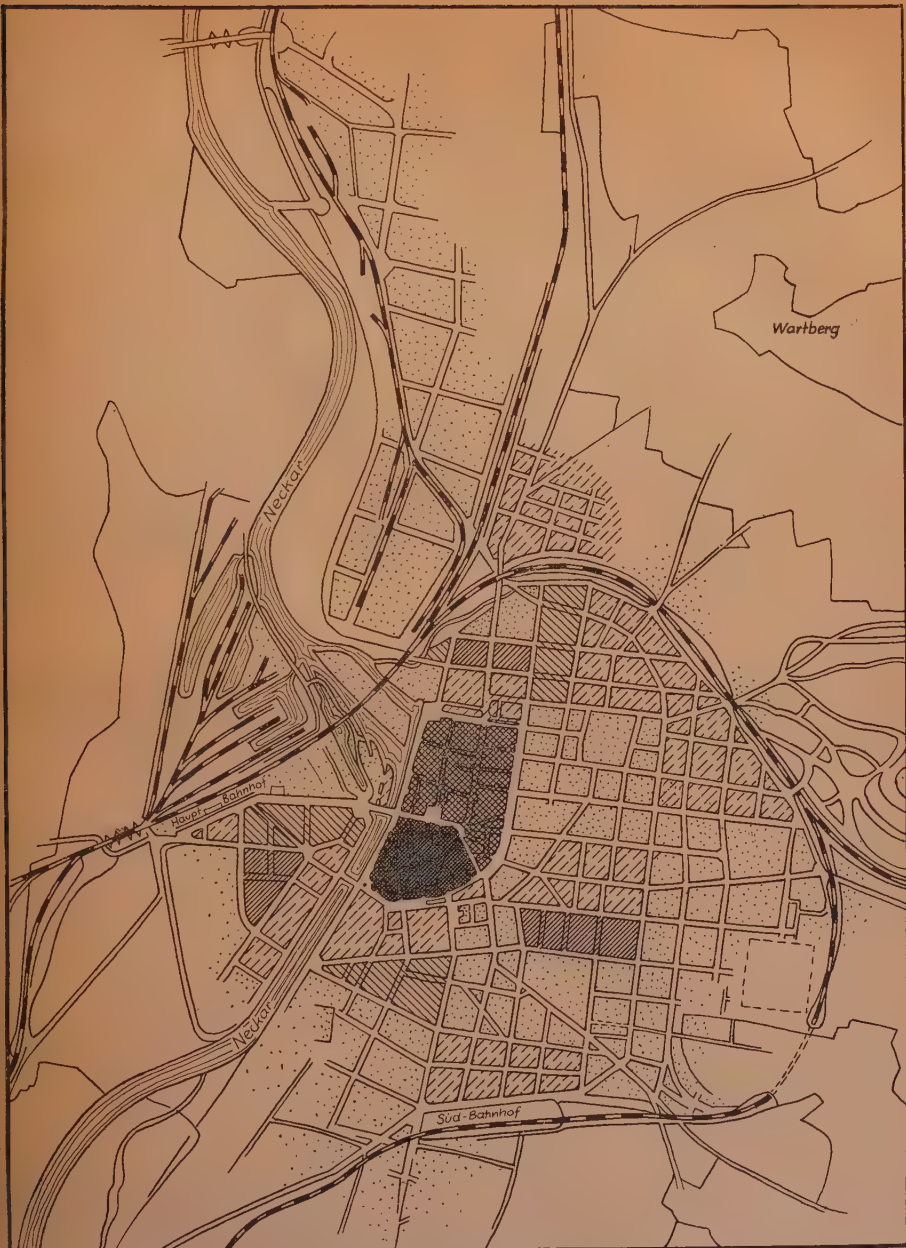
Gebiet mit vorherrschend. 2. Mietshausform, teils m. Werksteinfront., teils Fenster- u. Erkerumrahmungen aus Werkstein

Gebiet mit vorherrschenden Industrieanlagen

Gebiet mit vorherrschender 1. Mietshausform, meistens hell verputzt

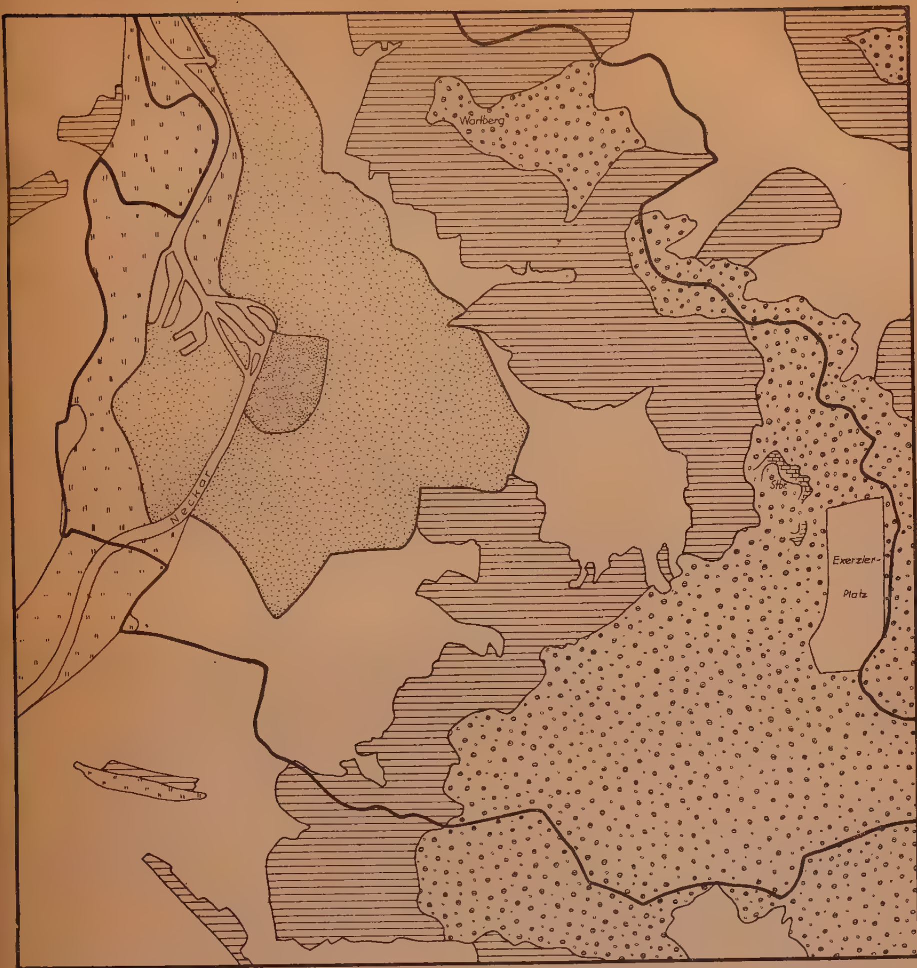
Villen und villenartige Gebäude

Karte VII: Die Verteilung der Hausformen in Heilbronn.



0—100 Einw. pro ha
201—300 Einw. pro ha
401—450 Einw. pro ha
101—200 Einw. pro ha
301—400 Einw. pro ha
über 450 Einw. pro ha

Karte VIII: Die Bevölkerungsdichte von Heilbronn.
(Nach dem Stand vom 16. Juni 1925.)



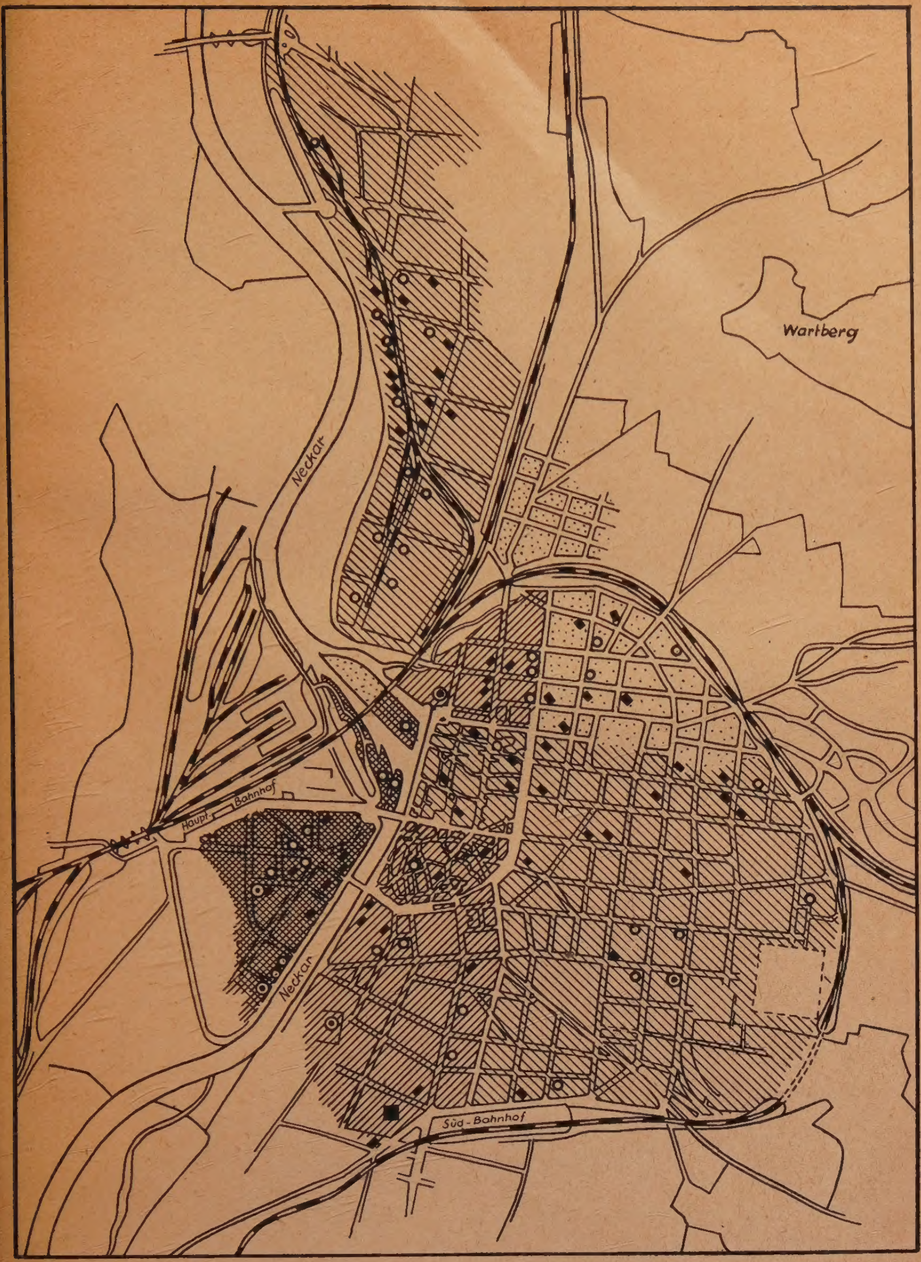
Äcker und Baumäcker — überbautes Stadtgelände

Wiesen — Altstadt

Weinberge — Altstadtgrenze

Wald — Markungsgrenze

Karte IX: Die Verteilung der Kulturen um Heilbronn.



bis 20 Arbeiter pro ha

21—50 Arbeiter pro ha

51—100 Arbeiter pro ha

mehr als 100 Arbeiter pro ha

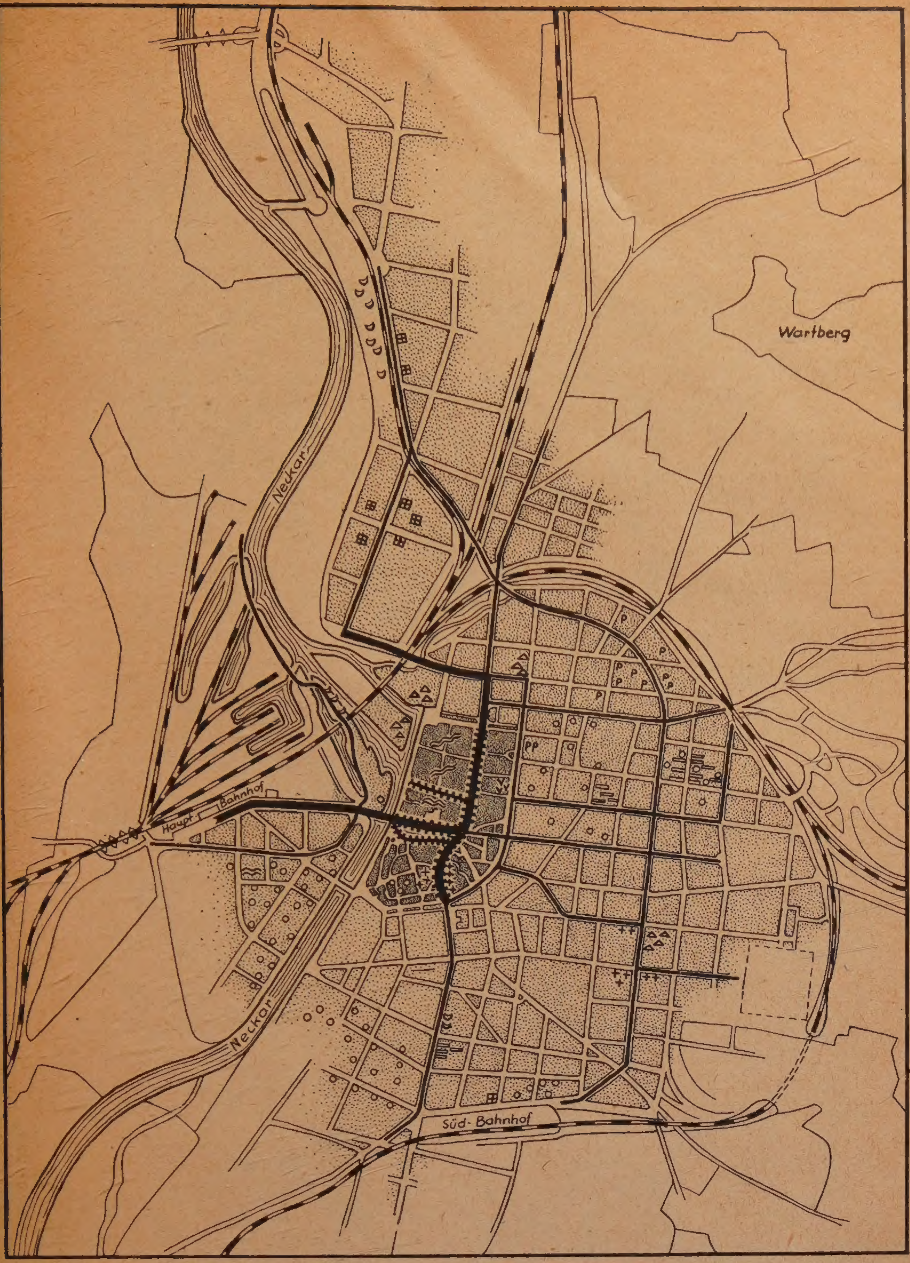
Mittelbetriebe: 20 bis 100 Arbeiter

Großbetriebe: 101 bis 500 Arbeiter

Großbetriebe: 501 bis 1000 Arbeiter

Riesenbetriebe: mehr als 1000 Arbeiter

Karte X: Die Verteilung der Industrie in Heilbronn nach der Zahl der Arbeiter und Betriebe.



- Nahrungs- und Genußmittel
- Metallverarbeitung
- Maschinenindustrie
- Papierindustrie
- Holzbearbeitung
- Polygraphisches Gewerbe
- Chemische Industrie (einschl. Öle und Fette)
- Tierische Rohprodukte
- Textilindustrie
- bis 10 Handwerkerbetriebe pro ha
- mehr als 10 Handwerkerbetriebe pro ha
- Hauptverkehrsstraßen
- Nebenverkehrsstraßen
- Straßen mit mehr als 80% Geschäften

Karte XI: Die Verbreitung des Handels und Verkehrs sowie der Gewerbezweige in Heilbronn.